COLLECTION PATRIMOINES
Dossiers

Les PUBLICATIONS DU QUÉBEC

Bilan du patrimoine

Transport, communication et services publics : Série 4000
Fonction commerciale : Série 5000

Paul Bernard
Michel Jobin
Nicole Dorion
Françoise Dubé

sous la direction de
Daniel Lauzon

Québec

103-03455/

Bilan du patrimoine

Transport, communication et services publics : Série 4000
Fonction commerciale : Série 5000

Paul Bernard
Michel Jobin
Nicole Dorion
Françoise Dubé

sous la direction de
Daniel Lauzon

COLLECTION PATRIMOINES
Dossiers

Les Publications du Québec

Bilan du patrimoine

Transport, communication et services publics : Série 4000
Fonction commerciale : Série 5000

Paul Bernard
Michel Jobin
Nicole Dorion
Françoise Dubé

sous la direction de
Daniel Lauzon

Québec

Chargé de projet	Daniel Lauzon Direction des politiques et de la coordination des programmes
Recherche et rédaction	Paul Bernard Nicole Dorion Françoise Dubé Michel Jobin
Recherche documentaire	Denis Gagnon
Recherche iconographique	Lise Fournier
Saisie	Linda Larose Christiane Roy
Informatisation des données	Raynald Lemieux
Chargé de production	Bernard Genest Direction des politiques et de la coordination des programmes
Révision linguistique	Camille Lapointe

Photo de la couverture	Ancienne centrale hydroélectrique, aux Cèdres. (Photo : Adrien Hubert, ministère des Communications)

Cette publication a été réalisée par la Direction des politiques et de la coordination des programmes et éditée par la Direction des relations publiques du ministère de la Culture et des Communications.

Dépôt légal : 1999
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-18107-0

© Gouvernement du Québec, 1999

SOMMAIRE

Résumé ix

Avant-propos xi

Introduction xiii

Liste des abréviations xix

TRANSPORT, COMMUNICATION ET SERVICES PUBLICS

4111 Gares et autres structures ferroviaires 1
4210 Gares et garages d'autobus 21
4310 Aéroports, champs d'aviation et hangars 31
4410 Installations portuaires (quais, silos, entrepôts) 41
4419 Phares et aides à la navigation 53
4490 Canaux de navigation 65
4590 Routes et voies publiques 77
4591 Ponts et ouvrages de génie (ponts couverts) 89
4711 Centraux téléphoniques et radiodiffusion 103
4812 Centrales hydroélectriques 121
4831 Aqueducs, réservoirs d'eau et égouts 137

FONCTION COMMERCIALE

5100 Entrepôts 149
5200 Commerces de vente au détail 159
5392 Magasins généraux 173
5394 Postes de traite 183
5499 Halles et places du marché 197

Liste des thèmes traités 209

Liste des centres de dossiers et des codes de la structure de classement utilisés lors de l'élaboration des bilans 213

RÉSUMÉ

Un bilan des interventions du ministère de la Culture et des Communications a été établi pour diverses catégories de biens culturels. La prise des mesures est une adaptation de cette d'un document de référence à l'intention des évaluateurs municipaux qui recense tous les types d'immeubles construits sur un territoire. Cent quarante thèmes concernant un phénomène, une activité ou une structure d'intérêt patrimonial ont ainsi été regroupés par grandes fonctions : fonction résidentielle, fonction industrielle, transport, communication et services publics, fonction commerciale, services et institutions, culture, récréation et loisirs, production et extraction de richesses naturelles.

Ce document sera d'abord de définir et de cerner chacun de ces thèmes, à partir de la documentation disponible au Ministère, dont on précisera. On y présente sommairement les diverses technologies et les structures associées à chaque thème (chap. 1), de même que l'évolution historique de celui-ci au Québec (chap. 2). On y évalue le nombre maximum de structures qui ont existé (chap. 3), ainsi que le nombre de structures anciennes qui subsistent aujourd'hui (chap. 4).

La véritable bilan débute par les interventions de nature juridique (chap. 5). On y fait état successivement : des biens classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels, des biens situés dans un secteur protégé en vertu de cette même loi, des biens situés dans une aire de protection décrétée par le Ministère autour d'un monument historique classé, des demandes de statut adressées au Ministère, des biens protégés autrement que par la Loi sur les biens culturels.

On y fait ensuite mention de l'état des connaissances et du type de travaux disponibles au Ministère (chap. 6), qu'il s'agisse d'études portant sur un seul bien, d'inventaires, d'études thématiques ou autres. Le chapitre consacré à la diffusion des connaissances recense toutes les publications traitées dans les collections du Ministère (chap. 7). On s'attarde enfin dans ce document aux établissements ou aux lieux où des interventions ayant pour but la mise en valeur de certains biens ont été effectuées (chap. 8) : musées, centres d'interprétation et centres d'exposition présentant le thème ou prenant place dans une structure reliée à celui-ci, autres équipements culturels prenant place dans une telle structure, lieux historiques qui, à des degrés divers, contribuent à la présentation du thème.

Lorsque cela était possible, les données chiffrées des chapitres ont été présentées par région administrative, sous forme de tableaux ou de listes.

Une synthèse présente les résultats les plus significatifs quant à la définition du thème, au nombre de structures concernées, aux connaissances disponibles et à leur diffusion par des publications ou par une mise en valeur in situ.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Les bilans constituent un recueil de données factuelles, pouvant être aisément mises à jour, et laissant toute liberté au lecteur de les interpréter ou de faire les corrélations répondant à ses besoins. L'analyse peut se faire de différents points de vue : selon une approche thématique, en regroupant les thèmes d'un secteur ou d'une grande fonction; selon une approche territoriale, en analysant systématiquement les données concernant une ou plusieurs régions; selon une problématique particulière, en dépouillant les données d'un même chapitre pour un groupe de thèmes ou pour tous les thèmes.

Le lecteur voudra bien noter que **les bilans concernent les informations disponibles au ministère de la Culture et des Communications** et que le traitement d'un thème était limité, au grand dam des rechercheurs-rédacteurs, à six ou sept jours de travail. Il s'agissait donc de faire le point sur un thème à partir de la documentation existante et non pas de réaliser une étude thématique. De plus, sauf exception, la documentation traitée devait être consultable dans un des centres de dossiers ou de documentation du Ministère. D'autres sources documentaires dont on soupçonne l'importance, telles les bibliothèques universitaires, ont volontairement été écartées afin que la recherche demeure à l'intérieur de ses limites budgétaires et respecte ses objectifs initiaux. Enfin, nous avons décidé de traiter sommairement ou de ne pas compléter certaines rubriques (ex. : biens situés dans un secteur protégé, biens situés dans une aire de protection) qui auraient exigé une importante recherche documentaire.

Daniel Lauzon

INTRODUCTION

Chacun des bilans dresse un état de situation quant à un phénomène, une activité ou une structure d'intérêt patrimonial (ex. : les manoirs seigneuriaux, la construction et la réparation de navires, les moulins à farine...). Il décrit l'objet, présente son évolution historique, évalue l'importance qu'il a eu autrefois et qu'il a aujourd'hui. Il présente ensuite les interventions du ministère de la Culture et des Communications, qu'il s'agisse d'attribution de statuts juridiques, d'acquisition de connaissances, de diffusion de connaissances ou de mise en valeur. On verra plus loin quels étaient les objectifs poursuivis et quelle a été la méthodologie utilisée pour chacun de ces chapitres.

La liste des thèmes est une adaptation de celle du *Manuel d'évaluation foncière du Québec*[1]. La codification de l'utilisation des biens-fonds du deuxième chapitre de ce document de référence présente une grille très élaborée, hiérarchisée selon quatre catégories, de la catégorie la plus fondamentale (ex. : les industries manufacturières) à la catégorie la plus pointue (ex. : les fabriques de beurre). Cette codification a été retenue en raison de son exhaustivité et de sa coïncidence avec la réalité immobilière québécoise.

Deux types de modifications ont cependant été apportées à la grille de base. La première a consisté à réviser la liste des catégories afin d'y intégrer un petit nombre de structures patrimoniales qui relèvent plus de l'histoire et de l'histoire de l'architecture que de l'évaluation foncière : les manoirs seigneuriaux, les villas et maisons bourgeoises, les écoles de rang, les postes de traite, etc. En deuxième lieu, le secteur des institutions et services religieux, qui a suscité de nombreuses interventions ministérielles, était atrophié, puisque ces immeubles ne sont pas assujettis aux impôts fonciers et n'intéressent donc pas l'évaluateur municipal. Quatorze nouveaux thèmes ont donc été introduits dans cette liste et regroupés en trois sous-secteurs : lieux de culte populaire, résidences de religieux et de religieuses, activités religieuses.

Sauf pour les deux premiers chapitres, que l'on devait nécessairement rédiger en interprétant des données parfois très fragmentaires ou en synthétisant une masse documentaire impressionnante, les bilans sont volontairement factuels et s'appuient sur des documents fiables (listes, répertoires, dossiers, livres, articles, etc.). Chaque chapitre utilise des sources documentaires particulières et doit répondre à des objectifs précis.

Le chapitre «**Technologies et structures**» (chap. 1) est un aide-mémoire qui rappelle sommairement les diverses formes qu'a empruntée un phénomène au travers de son évolution technologique au Québec. Cette question nécessite parfois un traitement assez poussé lorsque le thème relève de l'industrie, du transport, de la production et de l'extraction de richesses naturelles, fonctions qui ont connu de nombreuses mutations technologiques (ex. : une scierie fait référence au moulin à eau, à roue ou à turbine, au moulin mû à la vapeur, au moulin électrique artisanal ou industriel). S'il y a lieu, on situe XIV également le phénomène aujourd'hui et on fait état des formes contemporaines qu'il emprunte.

---

1. Ministère des Affaires municipales, *Manuel d'évaluation foncière, codification*, Direction générale de l'évaluation, Québec, volume 3A, 1975, s.p., MAC-04002, RQ-1670-0395-R.

Par ailleurs, ce chapitre présente succinctement les structures, les bâtiments principaux ou secondaires, les ouvrages de génie, la machinerie ou les mécanismes qui sont associés à chaque technologie (ex. : une scierie utilisant la technologie du moulin à eau fait référence au bâtiment principal, mais aussi au barrage, au réservoir, au coursier ou au canal, à la roue, aux mécanismes d'entraînement, aux mécanismes de sciage, de rabotage, etc.).

L'**«Aperçu historique»** (chap. 2) explique l'origine et la signification du thème. On y présente l'activité économique, sociale ou politique qui a provoqué son éclosion, sa mutation ou sa disparition. On y précise son importance et sa signification dans l'histoire du Québec, de même que le milieu auquel il est associé (ex. : milieu rural ou urbain, comprenant une ou plusieurs régions). Ce chapitre, comme le suivant, s'appuie principalement sur des monographies anciennes ou récentes, des études thématiques, des articles de revues spécialisées.

Le chapitre **«Nombre de structures anciennes»** (chap. 3) permet de circonscrire l'ampleur et la distribution d'un phénomène sur le territoire. On y utilise surtout les données des recensements ou d'annuaires statistiques anciens, en privilégiant les années 1931, 1935 ou 1941, qui correspondent généralement à l'apogée d'un phénomène, avant son remplacement par des technologies ou des pratiques issues de courants internationaux.

On y présente d'abord les données de diverses époques pour l'ensemble du Québec, de façon à mesurer et à commenter l'évolution du phénomène et ses tendances. On y présente ensuite un tableau de répartition des structures (plusieurs tableaux lorsqu'il y a plusieurs structures ou technologies en cause) dans les 16 régions administratives du Québec, pour la date la plus pertinente ou, à défaut, pour la date où ces données sont disponibles (les sources sont indiquées).

Mis en relation avec le chapitre précédent, le **«Nombre de structures anciennes subsistantes»** (chap. 4) permet d'interpréter le taux de disparition d'un phénomène. En s'appuyant sur les inventaires, les études thématiques ou les monographies récentes, on y présente des données sur le nombre de structures anciennes qui subsistent aujourd'hui. On y commente d'abord les données globales et on y présente ensuite un ou des tableaux de répartition régionale, en indiquant les sources.

En l'absence de données fiables, ce qui est souvent le cas pour ces deux derniers chapitres, on renvoie le lecteur aux documents dont les données brutes restent à dépouiller (ex. : les différents volets du *Macro-inventaire du patrimoine québécois*), mais qui pourraient permettre de cerner le phénomène.

Le chapitre «**Nombre de structures protégées par un statut juridique**» (chap. 5) recense toutes les interventions de sauvegarde par l'attribution d'un statut juridique, en commençant par celles qui ont été faites en vertu de la Loi sur les biens culturels.

À l'aide des informations provenant du *Répertoire des biens culturels et des arrondissements*, on y présente d'abord les **biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels** (5.1). Le tableau de répartition régionale indique le total de ces biens par région et différencie les interventions des municipalités et la citation de monuments historiques (MHCi) des interventions du Ministère, qui concernent divers types de biens et de statuts : monument historique classé (MHC), doté ou non d'une aire de protection (AP), monument historique reconnu (MHR), site historique classé (SHC) ou reconnu (SHR), bien archéologique classé (BAC) ou reconnu (BAR), bien historique classé (BHC) ou reconnu (BHR), site archéologique classé (SAC) ou reconnu (SAR). Une liste, par ordre de régions, indique le nom du bien, la municipalité et la région où il se trouve et le code de statut qui lui correspond.

Un second tableau de répartition régionale présente les **biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels** (5.2), en différenciant également les interventions du Ministère et les arrondissements historiques (AR) ou naturels (AN) des interventions municipales et des sites du patrimoine (SP). Un troisième tableau, non terminé à ce jour, traitera des **biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels** (5.3).

Un quatrième tableau présente les **demandes de statut juridique adressées au Ministère** (5.4), demandes qui ont été consignées dans les procès-verbaux de son Comité du statut depuis 1980. Le lecteur notera que les données concernant les demandes plus anciennes sont approximatives, compte tenu du fait qu'elles ont été compilées grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie. Une liste indique le nom du bien ou du secteur concerné, la municipalité et la région où il se trouve et la date de la séance du Comité du statut. Les informations sont présentées chronologiquement, afin de permettre d'évaluer les tendances de la demande concernant le thème traité.

Enfin, ce chapitre présente les **biens protégés par un autre statut** (5.5) que ceux relevant de la Loi sur les biens culturels. Une liste indique le nom du bien, la municipalité et la région où il se trouve, de même que son statut. Ce dernier peut être attribué par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP), notamment celui de parc provincial (PP), ou, comme c'est plus souvent le cas, par le gouvernement fédéral. Il peut s'agir d'un lieu historique national (LHN), d'un parc historique national (PHN) ou d'un parc national (PN) de Parcs Canada, d'un bien désigné par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (DCLMHC), d'un bien classé ou reconnu par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (CBEEFP ou RBEEFP) ou d'une gare désignée (GD) en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales.

Le chapitre «**Documentation disponible au Ministère**» (chap. 6) présente toutes les interventions ayant trait à l'acquisition de connaissances qui ont été réalisées sur un phénomène, une activité ou une structure et dont les résultats peuvent être consultés dans un des centres de dossiers ou de documentation du Ministère.

On y présente d'abord les **études ponctuelles** (6.1), pour la plupart réalisées par le Ministère. Un tableau de répartition régionale présente le nombre d'études effectuées. Une liste présente les références bibliographiques, en commençant par les ouvrages les plus récents, de même que la cote du lieu de dépôt et de la structure de classement du Ministère (voir la Liste des cotes). Aux fins du présent document, on a retenu les définitions suivantes :

- *Étude ponctuelle* : Recherche effectuée en vue de l'attribution d'un statut juridique, relevé architectural ou toute autre recherche qui apporte des connaissances sur l'un ou plusieurs des aspects concernant une structure associée à un phénomène. La recherche peut parfois comprendre un volet comparatif, lorsque la structure étudiée est comparée à d'autres structures du même type, qui sont alors décrites sommairement.

On présente aussi dans ce chapitre les **inventaires** (6.2), de la même façon que ci-haut. Il peut s'agir d'inventaires proprement dits ou de pré-inventaires :

- *Pré-inventaire* : Repérage qui permet essentiellement d'identifier les structures sans pour autant approfondir la connaissance de celles-ci (ex. : les édifices scolaires ont été systématiquement relevés dans le volet Analyse du paysage architectural du *Macro-inventaire du patrimoine québécois*). Le pré-inventaire est généralement exhaustif mais superficiel, c'est-à-dire que toutes les structures d'un secteur ou d'une région y sont relevées, mais que l'on n'y recueille que quelques données descriptives ou relatives à l'identification des biens.

- *Inventaire* : Repérage, identification et description plus ou moins détaillée de toutes les structures ou d'une partie de celles-ci, lorsqu'il y a sélection de biens et délimitation d'un corpus à partir d'un pré-inventaire. L'inventaire vise à recueillir les données essentielles à l'analyse et à l'évaluation comparatives des structures.

On retrouve ensuite dans ce chapitre une liste des **études thématiques** (6.3), où sont toujours indiquées les références bibliographiques et la cote des lieux de dépôt et de classement. Cette rubrique comprend les études thématiques et les études sectorielles de caractère thématique :

- *Étude thématique* : L'étude thématique peut s'appuyer sur un inventaire déjà réalisé, auquel cas elle ne concerne que les étapes d'analyse et d'évaluation des biens, ou comprendre une opération d'inventaire. Les structures associées à un phénomène ou à une activité sont examinées sous l'angle de plusieurs disciplines (histoire,

histoire de l'art ou de l'architecture, ethnologie, etc.). Cette recherche comprend généralement une analyse des biens pour en dégager les principales caractéristiques, de même qu'une évaluation pour hiérarchiser les différentes valeurs patrimoniales. Une étude ponctuelle comparative peut être considérée comme une étude thématique lorsque la plupart des structures sont inventoriées ou lorsque l'analyse comparative est poussée suffisamment loin.

- *Étude sectorielle* : L'étude sectorielle peut s'appuyer sur un inventaire déjà réalisé ou comporter une opération d'inventaire. Comme l'étude thématique, à laquelle elle est apparentée, l'étude sectorielle comprend une analyse des biens et une évaluation des valeurs patrimoniales. Cependant, les structures associées à un phénomène ou à une activité y sont examinées sous l'angle d'une seule discipline.

Enfin, on présente à la rubrique **divers** (6.4) tout autre document disponible dans les centres de dossiers ou de documentation du Ministère. Il peut s'agir d'ouvrages généraux, de monographies anciennes ou récentes, etc.

Un autre bloc d'information est réservé aux «**Publications**» (chap. 7). On y présente les **publications du Ministère** (7.1), réalisées hors collections ou à l'intérieur de ses collections, anciennes ou actuelles : Civilisations du Québec, Cahiers du patrimoine, Retrouvailles, Dossiers, Lieux et traditions.

Le dernier chapitre recense toutes les interventions qui, à des degrés divers, contribuent à la «**Mise en valeur**» (chap. 8) du phénomène ou de l'activité.

On y présente d'abord les **institutions muséales** (8.1) reconnues ou subventionnées par le Ministère et qui sont de trois types : le musée, le centre d'interprétation et le centre d'exposition. Chaque institution a été retenue dans l'une ou l'autre des trois situations suivantes : le thème est présenté dans un bâtiment relié à celui-ci; le thème est présenté dans un bâtiment récent ou associé à un autre thème; l'institution prend place dans un bâtiment relié au thème. Ce chapitre contient également un tableau de répartition régionale, de même que la liste des institutions, par ordre de régions, où figurent la municipalité où se situe la structure, le nom de la structure et le type auquel elle appartient.

On y présente ensuite les **autres équipements culturels** (8.2) qui ont été subventionnés par le Ministère, notamment dans le cadre du programme d'aide financière aux équipements culturels (PAFEC), et qui utilisent une structure reliée au thème : une bibliothèque, un centre d'archives, une salle de spectacle, un centre de formation, etc. Les informations sont présentées de la même façon qu'à la rubrique précédente.

Enfin, le chapitre se termine par une présentation des **lieux historiques** (8.3), c'est-à-dire de tous les bâtiments ou sites accessibles au public, mis en valeur à des fins culturelles, récréatives ou touristiques et qui participent à la mise en valeur du phénomène ou de l'activité. Le tableau de répartition régionale et la liste ont été dressés principalement en consultant les guides préparés par les 17 Associations touristiques régionales (ATR) du Québec.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AH	arrondissement historique
AHD	arrondissement historique déclaré
AN	arrondissement naturel
AP	aire de protection
ATR	association touristique régionale
BAC	bien archéologique classé
BHC	bien historique classé
BHR	bien historique reconnu
BAR	bien archéologique reconnu
BNQ	Bibliothèque nationale du Québec
CBEEFP	classé par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine
CAP	connaissance et animation du patrimoine
CH	canal historique
CLMHC	Commission des lieux et monuments historiques du Canada
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DCLMHC	désigné par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada
DEE	Division des études et expertises
DEI	Direction des études et inventaires
DGP	Direction générale du patrimoine
DIBC	Direction de l'inventaire des biens culturels
DM	Direction de Montréal
DMH	Direction des monuments historiques
DPM	Direction du patrimoine de Montréal
DPQ	Direction du patrimoine de Québec
DQ	Direction de Québec
DREQ	Direction régionale de l'Est-du-Québec
DRMBF	Direction régionale de la Mauricie - Bois-Francs
GD	gare désignée par la CLMHC en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales
IBC	Inventaire des biens culturels
ICBH	Inventaire canadien des bâtiments historiques
LHN	lieu historique national
MAC	ministère des Affaires culturelles du Québec
MCQ	ministère de la Culture du Québec
MCCQ	ministère de la Culture et des Communications du Québec
MHC	monument historique classé
MHCi	monument historique cité
MHR	monument historique reconnu
MLCP	ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
MLHC	monumnet et lieu historique classé
MSHC	monument et site historique classé
MTL	Montréal
pag. mult.	pagination multiple
PHN	parc historique national
PN	parc national
PP	parc provincial (de conservation ou de récréation)

RBEEFP	reconnu par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine
SAC	site archéologique classé
SAR	site archéologique reconnu
s. c.	sans cote
s. d.	sans date
SEE	Service des études et expertises
SHC	site historique classé
SHN	site historique national
SHR	site historique reconnu
SIBC	Service de l'inventaire des biens culturels
s. l.	sans lieu
s. l. n. d.	sans lieu ni date
SMSA	Service des monuments, sites et arrondissements
s. n.	sans nom
s. p.	sans pagination
SP	site du patrimoine (constitué par le Conseil d'une municipalité)
SPCo	site du patrimoine constitué
TR	Trois-Rivières
UL	Université Laval
UM	Université de Montréal
UQAM	Université du Québec à Montréal

Gares et autres structures ferroviaires

4111

Gare du Canadien Pacifique, à Témiscaming

Construite en 1927, selon les plans des ingénieurs du Canadien Pacifique, cette gare s'avère l'un des rares exemples de gare de type urbain en région éloignée. Avec ses détails rappelant les éléments décoratifs du néo-Queen Ann, ce bâtiment de brique constitue un jalon important dans l'évolution architecturale des gares au Québec.

Ministère de la Culture et des Communications, négatif n° 77.1991.3 4 (35).

8. Technologies et structures

L'exploitation d'une ligne de chemin de fer exige l'aménagement de toute une série de structures et d'installations. Celles-ci, regroupées ou isolées, sont nécessaires pour les passagers et le personnel, pour le transbordement et l'entreposage des marchandises ou encore pour le fonctionnement et le rangement du matériel roulant. Les éléments importants du patrimoine ferroviaire sont : les sites mêmes, les châteaux d'eau, les centres de triage, les dépôts de chariots, les hangars, les ponts mobiles, les postes de contrôle, les quais, les réservoirs de câble, les sémaphores ainsi que les gares...

- Les sites ferroviaires

Les sites ferroviaires comprennent cinq types d'arrêts où les employés peuvent mobiliser un convoi pour procéder aux opérations reliées au fonctionnement du train ou au transbordement des passagers ou des marchandises :

- Les arrêts réservés au personnel qui accompagnent des structures de sécurité, des passages ou des structures d'accueil pour la responsable de la voie. Ces équipements sont reliés à l'utilisation de la voie ferrée ou du matériel roulant.

- Les arrêts simples qui sont des endroits où, selon un horaire déterminé, on arrête les convois afin de procéder au transbordement des passagers ou des marchandises. De petite dimension, sans aucun service, sont à la disposition des passagers.

- Les arrêts réguliers, situés près des agglomérations, qui offrent des structures d'accueil de grandeur variable, comprenant une salle d'attente chauffée, et du personnel. Les trains s'arrêtent obligatoirement aux gares. Parmi les structures environnantes, mentionnons le quai de service, le château d'eau, la voie d'évitement, le hangar, la résidence du chef de gare, etc.

- Les arrêts de bout de ligne ou de rencontre de deux subdivisions ferroviaires d'une même compagnie, où sont les installations nécessaires à l'entretien des locomotives (château d'eau, dépôt de chariots, hangar à locomotive) ainsi que les plaques tournantes et les systèmes d'aiguillage en « Y » utilisés pour inverser la direction de la locomotive. On trouve parfois une gare aux bouts de ligne.

- Les arrêts d'inter-subdivisions des lignes uniques à long parcours qui facilitent le changement de locomotive et la relève du personnel; elles sont desservies par une gare dotée d'un restaurant.

Les sites ferroviaires présentent également deux types de nœuds où se croisent des lignes allant dans plusieurs directions :

- Les nœuds simples, où se rencontrent des lignes et qui sont des points de transit d'une compagnie. On y trouve gare, tour de signalisation, château d'eau, dépôt de chariots.

- Les nœuds complexes, où se rencontrent des lignes importantes et qui sont des points de transit d'une ou de plusieurs compagnies. Ils présentent de nombreuses installations : château

d'eau, dépôt de matériel, remisage de wagons, ateliers, bureaux, hangars, bureaux administratifs, etc. Ces nœuds comportent souvent de vastes centres de triage.

Les châteaux d'eau

Les châteaux d'eau est un réservoir d'une capacité de 50 000 à 400 000 litres (50 000 à 100 000 gallons), dont l'eau sert à alimenter la vapeur utilisée. Les premiers châteaux d'eau étaient de forme cylindrique, construits en bois et couverts d'un toit. Vers 1910, on en vint de forme carrée ou octogonale. Après 1900, apparut le château d'eau en béton, puis en métal. Le niveau d'eau est indiqué par une jauge dont le type, surnommé d'un tuyau, dépassait au milieu du toit. Une pompe à vapeur, un système de chauffage à la base de la structure, complétaient l'installation. Les châteaux d'eau sont habituellement situés près d'un point d'eau et à intervalle de 32 kilomètres (20 miles) environ le long d'une voie ferrée.

Les centres de triage

Le centre de triage est au classement et au regroupement des convois et permet à l'entreprise du matériel disponible. Les opérations sont coordonnées par un responsable installé dans le tour de signalisation. Les locomotives vides et les équipages occupent un poste terminal relativement plat, à l'exception d'une légère déclivité qui sert à regrouper les wagons. Le triage s'effectue dans la partie centrale du terrain, tandis que les convois en formation occupent les extrémités. La développement de la technique a amené le triage automatisé des wagons : un code magnétique placé sur chacun permet à celui d'un ordinateur d'orienter les aiguilles et de diriger les wagons vers la bonne voie. Il sert à tout le signalisation et les voies de triage, maintenance des bâtiments pour le personnel et pour l'entretien du matériel, les services d'intervention d'urgence, etc.

Les dépôts de chantiers

Le dépôt de chantier est la structure où est entreposé, à l'abri du froid et de l'humidité, le chantier qui alimente les locomotives à vapeur. On le trouve aux endroits où on fait la réparation et l'entretien des locomotives et près des nœuds ferroviaires. Pour le fonctionnement du chantier à son service selon le genre de dépôt, on utilise soit un convoyeur muni de bacs qui m[illegible] le combustible directement du wagon-tombereau pour le dépôt, soit la soute ou encore une de d'électricité qui est indispensable. Les équipements fonctionnent à l'air comprimé et le moteur est alimenté au chantier. En ce qui a trait au remplissage du tender de la locomotive, on peut aussi avoir placé le wagon sous la voie du dépôt. Selon la quantité de combustible désirée, ou puisé à même une réserve, à l'aide d'une pelle à chantier. D'abord construite en bois, une dépôt selon plus tard fait en béton, pour des raisons de sécurité.

Les hangars

Les hangars sont de types différents selon ce qu'ils abritent : marchandises, divisions, locomotive et plaque tournante.

Le hangar à marchandises, situé à proximité des gares, est très volumineux et est à même les marchandises à l'abri des intempéries et du vol.

Le hangar à divisions longitudinal utilisé pour la surveillance et l'entretien des voies est équipé

vue, l'été, deux qui se détruit à la moindre. Les premiers matins, mais ce n'est humains, doivent pour espèce de pouvoir des anciens dans la partie de la pour observer qui manque. La langue à travers de connaissez-vous simple, on commence à notre vue, ce deux pour des parce que nouvelle temporaire importante ou non ici de la fabrique. Il un commence. En plus de la maison, on y range l'outillage nécessaire à la réparation de la voie.

La langue à locomotive, dont la forme de la dimension cernait celui de lieu, l'usage et la nombre changent à nouvelle. Les deux arrêter de locomotive et partie pour on faire / connaître et la réparation. Il est construit en tout de façon ainsi qu'aux nouvelle temporaire importante. Des avec d'abandon sont entièrement pour longueur / à l'unité surtout des chantiers des locomotives à vapeur. Un système de rails par à montrer la direction des locomotives. Lorsque la langue devrait une simple tournante. Il adopte une forme semi-circulaire. Il permet qu'au fusées, à nouvelle, accompagnée d'une plaque tournante pour l'approche des locomotives, et de prévenir. L'année 1850 marque un changement important puisqu'on voit arriver des locomotives qui circulent dans les deux sens, ce qui permet à chacune d'en trouver à chacun. En plus, ces nouveaux engins fonctionnent au départ et nécessitent moins d'entretien et d'approvisionnement que les locomotives à vapeur. Pour accroître la puissance contre la lui, on pouvait multiplier utilisé, parce que, sont remplacés par des cylindres en plus nécessaires de longue ou de faudrait de même.

À l'intérieur des grands hangars on trouve une fosse où la machine parcourait des voie pour travailler. Ainsi que les petits hangars ne contiennent que l'outillage nécessaire aux réparations courantes.

- Les gares mixtes

La gare mixte est une structure de même qu'auparavant on voit de l'arrivée et voyageurs. Mais qui peut avoir deux passages aux navires. Les principaux types de gares mixtes sont les gares locales, les gares nouvelle et les gares nationales. Ils fonctionnent grâce à un réseau ancienne au chemin ou à l'électricité. Les gares mixtes sont habituellement à une voie, et exceptionnellement à deux voies.

- Les gares de service

Les gares de service selon construisons de sur sont la gare mixte utilisé approximativement à 1 / même / 17 pièce ou réseau de la voie ferrée est de deux type. Il avait l'apparition ou sur de agrandissez et à construisez ou passage à nous. En cette l'apparition, la présence pour longue de déplacement des voie sont une de trop ou cette d'un nouvel terminale important. Il arrive qu'arrive à tout de passage de nouvel compagnies, temps après de la main, anglais, de / ou service. En pratiquement, certaines comme à faire nuire qu'usage à une forme on réservoirs ou permettre d'abreuver de service à l'arrivée d'un convoi. Après 1850 / 1870, à la suite de l'introduction des systèmes électriques et pneumatiques et de la construction des aiguilles, de nuit, sont remplacés par des systèmes automatiques.

- Les quais

Les quais sont des structures conçues pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises entre le gare et le train. La taille est généralement en fonction, avec un remplissage de

terre ou recouvert d'un tablier. Les quais sont surélevés par rapport à la voie ferrée, ce qui favorise les activités d'embarquement et de débarquement. Aux endroits très fréquentés, on les protégeait par un toit. Vers 1930, on construit de nouveaux quais en béton; les quais pourvus d'un toit sont alors démolis, car ils nécessitaient trop d'entretien.

• Les réservoirs de sable

Le réservoir de sable permet de garder au sec le sable fin nécessaire à l'entretien des rails; le sable donne une meilleure adhérence sur les voies humides et dans les montées. À son arrivée, le sable est aspiré du wagon-tombereau par une pompe et un tuyau l'achemine dans le réservoir soutenu par une structure ouverte. Lorsqu'on en a besoin, on le laisse descendre par gravité dans un récipient prévu à cet effet dans la locomotive. Les réservoirs de sable ont d'abord été fabriqués en bois, puis en métal. On les plaçait à proximité des nœuds ferroviaires, des voies de triage et des ateliers. Quelques réservoirs en métal sont encore en usage dans certains centres de triage.

• Les sémaphores

Le sémaphore est un élément de signalisation visuel qui régit la circulation ferroviaire. Cet appareil est fixé près de la voie, à bonne hauteur, pour être aperçu de loin. Le sémaphore est installé à l'approche des nœuds ferroviaires et des gares. Jusqu'en 1920 environ, on se sert d'une lampe blanche, la nuit, et d'une planchette peinte en noir et blanc, le jour. Avec l'arrivée de l'électricité, le code de nuit est remplacé par des feux rouge, vert et jaune, tandis que la planchette utilisée le jour est peinte en rouge et blanc. Le système de signalisation, qui était actionné par un responsable à partir de la tour de signalisation ou de la gare, est remplacé vers 1950 par un système électronique.

• Les gares

Les gares ont connu une évolution constante et, par conséquent, les types sont très variés. Celles construites avant 1870 ressemblent aux habitations domestiques rurales ou villageoises. L'extérieur est le même, présentant un toit à deux versants ou un toit brisé, tandis que l'intérieur est adapté à la fonction. Au cours des trois décennies suivantes, les gares sont inspirées des modèles américains; le bureau du chef de gare est alors caractérisé par une grande fenêtre en saillie. C'est au début du XX^{e} siècle qu'apparaît le modèle de gare dont on trouve le plus d'exemples au Québec. Sa spécificité tient surtout au large toit à croupes qui déborde de chaque côté du carré. Cette silhouette familière est inscrite dans la mémoire collective québécoise et c'est elle qu'on évoque lorsqu'on parle de gares. Au milieu du XX^{e} siècle, les nouvelles gares utilisant la brique et le béton rompent avec les modèles traditionnels; elles sont très fonctionnelles, mais leur architecture n'en est pas moins originale.

La majorité des gares du Québec regroupent tous les services dans un même bâtiment. Selon leur importance, elles abritent un ou plusieurs des services ou locaux suivants : logement du chef de gare, bureau du chef de gare, billetterie, bureau des marchandises, bureau du télégraphe, corridors de circulation, salles d'attente, consigne, salle à dîner, bureaux, etc.

2. Aperçu historique

Le chemin de fer a beaucoup contribué à la colonisation de nouvelles régions du Québec et au développement économique régional. En reliant les régions à l'intérieur des terres aux installations portuaires, il a également favorisé le commerce international. Au fur et à mesure que les lignes de chemin de fer se sont étendues à travers la province, des structures et des installations reliées au domaine ferroviaire sont apparues dans le paysage.

C'est au Québec qu'est inauguré, en 1836, le premier chemin de fer canadien; le parcours s'étend sur une distance de 26 kilomètres et relie Saint-Jean à La Prairie. Le matériel roulant est alors tiré par des chevaux sur des lisses de bois; dès l'année suivante, une locomotive sera mise en service.

Entre 1836 et 1869, les compagnies ferroviaires prolifèrent et le réseau s'étend; il est surtout concentré dans le sud-est du Québec, particulièrement à Montréal. On cherche d'abord à rejoindre les lignes des compagnies américaines, en vue d'améliorer les échanges commerciaux entre Montréal et New York; le transport jusque-là s'effectuait par voie d'eau. Les travaux retardant, les investisseurs britanniques perdent confiance et cessent de financer ces projets. Le gouvernement canadien vient alors en aide aux entrepreneurs et le lien avec les États-Unis est réalisé vers 1850. Puis, le chemin de fer de la compagnie du Grand-Tronc se rend à Québec et Rivière-du-Loup et profite à d'autres villes comme Montmagny, Victoriaville, Lévis, Waterloo, Granby, où se trouvent des nœuds ferroviaires ou des bouts de ligne. On voit apparaître des châteaux d'eau cylindriques en bois, de petites structures servant à l'entreposage du bois et des hangars circulaires en bois pour la réparation et l'entreposage des locomotives. À cette époque, les gares adoptent, avec quelques variantes, les modèles des habitations domestiques.

Pendant la période de 1870 à 1900, la venue du chemin de fer dans les villes de Sherbrooke, Mégantic, Thetford-Mines, Mont-Joli, Matapédia, Trois-Rivières, Saint-Jérôme et Hull amène l'installation d'industries. Le réseau ferroviaire, qui avait déjà rejoint Rivière-du-Loup, se prolonge jusque dans les provinces de l'Atlantique, afin de rejoindre les ports. Un lien direct est créé entre Montréal et Ottawa. L'absence de lignes de chemin de fer sur la rive nord du Saint-Laurent permet au port de Montréal de supplanter celui de Québec pour ce qui est du trafic commercial. Dans la décennie suivante, les compagnies ferroviaires profitent de l'effervescence de l'exploitation forestière pour pénétrer dans la région des Laurentides, ce qui permet la colonisation de plusieurs petits villages. Puis, le réseau des Cantons-de-l'Est se développe rapidement, celui du Bas-Saint-Laurent se prolonge jusqu'en Gaspésie et un lien est créé avec la région du Lac-Saint-Jean. Ces développements ne sont pas sans profiter aux industries, à l'agriculture, ainsi qu'au tourisme. C'est à cette période qu'apparaissent les premiers édifices conçus selon des modèles spécifiques aux gares.

Au début du XX[e] siècle, le chemin de fer se prolonge jusqu'à Gaspé, puis en Abitibi-Témiscamingue et dans Charlevoix, tandis qu'un lien transcontinental entre l'est et l'ouest du Canada est rendu possible à la suite de la construction du pont de Québec. Avec le temps, Montréal est devenu le terminus de plusieurs compagnies ferroviaires. Au moment de la crise économique, les compagnies de chemin de fer éprouvent des difficultés financières qui nuisent considérablement à leurs activités. Le gouvernement canadien intervient en les nationalisant; le Canadien National est ainsi créé au début des années 1920 et il permet de remettre sur pied ces entreprises. C'est à partir du début du XX[e] siècle que le Canadien Pacifique introduit les

châteaux d'eau de forme octogonale en bois et se fait le promoteur des nouveaux modèles de gares caractérisés par un large toit à croupes qui déborde de chaque côté du carré.

Entre 1923 et 1950, le chemin de fer est à son apogée et le réseau couvre presque toutes les régions du Québec. Le Canadien National et le Canadien Pacifique se partagent l'ensemble des petites compagnies qui avaient fait faillite avant 1939 (il aurait existé près de 75 compagnies ferroviaires). À ce moment, le chemin de fer est le moyen de transport par excellence, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, tandis que le transport routier est complémentaire. De 1930 à 1960, on construit des lignes en Abitibi, au Saguenay, sur la Côte-Nord, dans les Cantons-de-l'Est, pour desservir ces régions où se fait l'exploitation de ressources minières récemment découvertes. Après la guerre, l'amélioration des routes change la situation; l'industrie du camionnage et l'arrivée de l'automobile concurrencent le chemin de fer, qui décline.

L'avènement de la locomotive diesel vers 1950 constitue un événement important dans l'exploitation ferroviaire, puisqu'il entraîne l'abandon graduel de plusieurs structures reliées à l'utilisation de la locomotive à vapeur; ces dernières restent tout de même en usage jusque vers 1965. Ainsi, les châteaux d'eau (133 au Canadien National et 88 au Canadien Pacifique) sont graduellement éliminés entre 1957 et 1967. Lors de l'inventaire du Ministère, on n'en comptait que deux, un cylindrique en bois, à Dalhousie Mills, et un cylindrique en métal, à Saint-Jérôme. Il en est de même des dépôts de charbon (36 au Canadien National et 18 au Canadien Pacifique) qui ont disparu du paysage. Ceux en bois ont tous été détruits, et ceux en béton, d'abord abandonnés, ont récemment été éliminés. Lors de l'inventaire, il n'en restait qu'un seul, à Rivière-du-Loup. La technologie évolue et se met à l'ère de l'électronique et, plus tard, des ordinateurs. Certains systèmes sont automatisés, dont le triage. Des changements importants surviennent également dans la conception des bâtiments, tant en regard des matériaux que de l'architecture, qui abandonne les modèles traditionnels.

Pendant la période entre 1960 et 1990, on assiste au démantèlement d'une bonne partie du réseau de chemin de fer québécois. Les compagnies ferroviaires abandonnent les lignes non rentables ou inutiles et privilégient les trajets sur de longues distances, à la grandeur du Canada. Ce sont les petites localités des régions éloignées qui sont les premières touchées. On se départit peu à peu des structures et des installations ferroviaires. Quant aux gares qui ne sont plus utilisées, la plupart sont démolies et quelques-unes sont déménagées ou affectées à d'autres usages publics ou privés. C'est la compagnie Via Rail, mise sur pied en 1976, qui exploite de nos jours le réseau ferroviaire québécois.

3. Nombre de structures anciennes

Certaines sources indiquent qu'il aurait existé jusqu'à 4000 gares et d'autres 850; il est donc difficile d'en établir le nombre exact. On sait, toutefois, qu'il y a eu au-delà de 960 sites ferroviaires, sur lesquels se trouvaient souvent des gares et d'autres structures ferroviaires.

Tableau 1

Sites ferroviaires

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	70	43	59	115	57	68	59	96	9	21	36	84	9	28	62	153

Total : 969 Source : Daniel Lauzon, *Étude thématique du patrimoine ferroviaire : Rapport d'étape.*

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Tableau 2

Gares, 1991

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	13	5	7	8	10	8	3	7			12	11	1	6	14	17

Total : 122 Source : Ethnotec inc., *Le patrimoine ferroviaire au Québec : Rapport synthèse.*

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R	1							1								
Ci								1				1			2	1
Total	1							2				1			2	1

Total : 7 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Gare de Rivière-Blanche	Saint-Ulric	01	MHR
Gare de Macamic (C.N.)	Macamic	08	MHCi
Gare du Canadien Pacifique	Témiscaming	08	MHR
Voie ferrée du Quebec Central	Saint-Éphrem-de-Beauce	12	MHCi
Gare ferroviaire de Saint-Faustin-Station	Lac-Carré	15	MHCi
Ancienne gare de Sainte-Agathe-des-Monts	Sainte-Agathe-des-Monts	15	MHCi
21, rue Sainte-Marie	Lacolle	16	MHCi

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Le nombre de demandes antérieures à 1980 est approximatif, compte tenu du fait qu'il a été établi grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie.

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	4		5		1	1	2	4				2			5	2

Total : 26

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Gare du C.N.	Saint-Bruno-de-Montarville	16	87.09.10
Site ferroviaire	Mont-Rolland	15	86.11.27
Site ferroviaire	Vallée-Jonction	12	86.07.18
Gare ferroviaire du C.P.	L'Annonciation	15	86.03.06
Gare ferroviaire du Quebec Central	Tring-Jonction	12	85.08.08
Gare ferroviaire	Montebello	07	85.07.11
Gare de Westmount	Westmount	06	84.01.23
Gare	Trécesson	08	84.01.23
Gare de chemin de fer	Val-Morin	15	84.01.23
Ancienne gare du C.N.	Rivière-Bleue	01	82.06.30
Gare	Trécesson	08	82.05.26
Gare	Authier	08	82.04.28
Ancienne gare du C.N.	Val-d'Or	08	82.04.22
Ensemble de la Station Lachevrotière	Deschambault	03	81.10.13
Gare	Val-Brillant	01	81.06.19
Gare de la Rivière-Blanche	Saint-Ulric	01	80.10.29
Gare	Saint-Joachim	03	78.00.00
Gare	Saint-Joachim	03	78.00.00
Gare du C.N.	Saint-Hubert	16	78.00.00
Gare du Palais	Québec	03	77.00.00
Gare	Saint-Sauveur-des-Monts	15	65.00.00
Gare du C.N.	Luceville	01	Inconnue
Gare	Portneuf	03	Inconnue
Gare	Melbourne	05	Inconnue
Théâtre de la Gare	Montebello	07	Inconnue
Gare	Sainte-Agathe-des-Monts	15	Inconnue

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Édifice Santé et Bien-être-social	Québec	03	BEEFVP
Gare Windsor	Montréal	06	DCLMHC
Gare de Lévis	Lévis	12	DCLMHC
Gare de l'Isletville	L'Islet	12	DCLMHC
Gare de Berthier	Sainte-Geneviève-de-Berthier	14	DCLMHC
Gare d'Acton Vale	Acton Vale	16	DCLMHC
Gare Saint-Jean d'Iberville	Iberville	16	DCLMHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1			1						3				1

Total : 6

GENÊT, Nicole et Michel DUFRESNE.
Lachevrotière (station ferroviaire) : Étude d'ensemble à des fins d'intervention patrimoniale, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Service des études et expertises, Québec, 1981, 144 p.
MAC-04008, 4130-0021

PLURAM INC.
Municipalités de Charny, Vallée-Jonction et l'Enfant-Jésus : Étude du patrimoine ferroviaire de l'axe Charny - Vallée-Jonction, Québec, ministère des Affaires culturelles, 1986, 117 p.
MAC-04008, 4840-0025

ROBERT, Jacques.
La gare de Saint-Bruno de Montarville : Historique, description, analyse architecturale et évaluation patrimoniale, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Direction de Montréal, 1988, 9 p., ill.
MAC-04010, 4238-0025

ROBERT, Jacques.
La gare de Westmount : Relevé photographique, description, analyse architecturale et évaluation patrimoniale, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction du patrimoine de Montréal, 1984, 144 p.
MAC-04004, 1670-3761-R

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Charny - Vallée-Jonction. Axe. Patrimoine ferroviaire : Interprétation (dossier et 2 annexes).
MAC-04008, 4840-0025

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Vallée-Jonction. Site ferroviaire : Demande de statut juridique (dossier, annexe : photos).
MAC-04008, 4320-0266

6.2 Inventaires

CARETTE, Marc.
Inventaire gare : Généralités (dossier).
MAC-04002, 4238-08

CARETTE, Marc.
Inventaire des gares : Généralités (dossiers et annexes).
MAC-04002, 4238-

CARETTE, Marc.
Inventaire des gares (20 dossiers classés par comtés ou municipalités).
MAC-04008, 4238-0001 à 0021

GROUPE HARCART.
Inventaire des gares du Canadien Pacifique de la région des Laurentides, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction de Montréal, 1986, s. p.
MAC-04010, 4238-0008

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

PARADIS, Magella.
Liste alphabétique des gares du Québec, s. d., s. p.
MAC-04008, 4238-01

6.3 Études thématiques

Gares ferroviaires : Demande, intervention (dossier, 2 annexes).
MAC-04008, 4238-01

Patrimoine ferroviaire. Étude thématique : Inventaire des gares du Québec (dossier et 3 annexes).
MAC-04002, 4238-20

ETHNOTECH INC.
Le patrimoine ferroviaire au Québec : Rapport synthèse, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1991, 111 p.
MAC-04004, 1670-5205-R

LAUZON, Daniel.
Étude thématique du patrimoine ferroviaire : Rapport d'étape, Québec, ministère des Affaires culturelles, 1990, 19 p., annexes.
MAC-04002, 4238-20

PARADIS, Magella.
Rapport sur quelques gares du Québec : Document interne, s. d., s. p.
MAC-04008, 4238-01

RUEL, Andrée et Barbara Salomon de Friedberg.
Les gares de chemins de fer au Québec : Analyse typologique et sélection, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Québec, 1982, s. p.
MAC-04008, 4238-01

6.4 Divers

Reusing Railroad Stations : Book Two, New York, A Report from Educational Facilities Laboratories and the National Endowment for the Arts, 1975, 59 p.
MAC-04004, NA6311 R445

BALL, Norman R. (sous la direction de).
Bâtir un pays : Histoire des travaux publics au Canada, Montréal, Boréal, 1988, 351 p.
MAC-04004, 1670-3848-R

BIDDLE, Gordon.
Victorian Stations : Railways Stations in England & Wales 1830-1923, David & Charles : Newton Abbot, 1973, 256 p.
MAC-04004, NA6315 G7 B584v

BOOTH, John Derek.
Railways of Southern Quebec, Vol. 1 (1982, 160),Toronto, A Railfare Book.
MAC-04010, DR4.1 1016

BOOTH, John Derek.
Railways of Southern Quebec, Vol. 2 (1985, 168), Toronto, A Railfare Book.
MAC-04010, DR4.1 1016

BOSWARICK THOMPSON, John.
A History of Canadian Railways to 1976, Ottawa, Parcs Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Travail inédit nº 188, 1977, 197 p.
MAC-04004, GN2 N277 188

BROSSEAU, Mathilde.
Le pittoresque et le revitalisme architecturaux au Canada et leur application aux gares du Grand Tronc et du Canadien Pacifique, Montréal, Université de Montréal (thèse), 1975, 154 p., annexe.
MAC-04004, TF300 B874

CARETTE, Marc-D.
L'Épopée du Québec Central, 1ère édition, 1985, 177 p.
MAC-04008, 1670-0091-R

CINQ-MARS, François.
L'avènement du premier chemin de fer au Canada : Saint-Jean – LaPrairie, 1836, Éditions Mille-Roches, 1986, 223 p.
MAC-04004, 1670-3512-R

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, WASHINGTON.
Recycling Historic Railroad Stations : A Citizen Manual, Washington, U.S. Department of Transportation, Université de Montréal, Bibliothèque, 1979.
MAC-04010, 4230-0008

DORMAN, Robert et D. E. Stoltz.
A Statutory History of Railways in Canada 1836-1936, Kingston, The CIGGT Railway Library Series, 1987, 496 p.
MAC-04004, 1670-0567-R

LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE CAP-ROUGE.
Le viaduc de Cap-Rouge, La Société historique de Cap-Rouge, Collection Cap-Rouge nº 5, 1983, 40 p.
MAC-04004, 1670-5352-R

LEGGET, Robert F.
Railways of Canada, Vancouver, Douglas McIlhyre éd., 1973, 255 p.
MAC-04008, 1670-0392-R

LES AMIS DE LA GARE WINDSOR.
La Gare Windsor, Montréal, Les amis de la Gare Windsor, 1973, 24 p.
MAC-04004, TF27 Q4 A516

MARTIN, Edward J.
The Railways Stations of Western Canada, British Columbia, Studio E, 1980, 118 p.
MAC 040004, NA6310 M381r

MARTIN, Edward J.
The Grand Trunk Railway's Bonaventure Station in Montreal, Ottawa, Carleton University, 1974, 151 p.
MAC 040004, HE3702 Q4 M381

MEEKS, Carroll L. V.
The Railroad Station : An Architectural History, New Haven and London, Yale University Press, 1975, 203 p.
MAC 040004, NA6310 M464r

MIKA, Nick et Helma MIKA.
Railways of Canada : A Pictorial History, Toronto, Montréal, McGraw-Hill Ryerson Limited, 1978, 176 p.
MAC 040008, 1670-0393-R

PEREZ, Jeanne et Patrice FLORI.
L'histoire et la vie d'une gare, Paris, Caisse nationale des monuments et sites Berger-Levrault, 1980, s. p.
MAC 040008, 1670-0249-R

RODNEY, Symes et David COLE.
Railway Architecture of Greater London, Berkshire, Osprey Publishing Limited, 1973, 128 p.
MAC 040004, NA6415 G72 S986

VIA RAIL CANADA INC.
Repertoire des gares voyageurs, « Ébauche », Via Rail Canada inc., Groupe des gares, Développement et planification, 1981, s. p.
MAC 040008, 4238-01

WILLMOT, Elizabeth A.
Faces and Places Along the Railway, Gage Publishing Limited, 1979, 128 p.
MAC 040008, 1670-0394-R

WILLMOT, Elizabeth A.
Meet me at the Station, Gage Publishing Limited, 120 p.
MAC 040004, TF308 05 W736

WILSON, Dale.
The Algoma Central Railway Story, Sudbury, Fredericton, Nickel Belt Rails Publ., 1984, 208 p.
MAC 040004, 1670-4326-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1	1														1

Total : 3

Saint-Ulric (01)
Musée de la Gare de la Rivière-Blanche
Musée

Saint-Constant (16)
Musée ferroviaire canadien
Musée

6.6 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	b1	b2	b3	b4	b5	b6	b7	b8	b9	b10	b11	b12	b13	b14	b15	b16
[illegible]							0									0

[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

6.8 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	b1	b2	b3	b4	b5	b6	b7	b8	b9	b10	b11	b12	b13	b14	b15	b16
[illegible]	0						0								0	

[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

Gares et garages d'autobus

4210

Terminus Craig, à Montréal

Situé à l'angle des rues Craig et Côté, le terminus Craig servait jadis de point de correspondance entre les circuits de tramways de l'est et de l'ouest de Montréal. Dessiné par l'architecte John S. Archibald, l'édifice en pierre calcaire est monté sur une structure d'acier érigée en 1925 par la Dominion Bridge Company.

1. Technologies et structures

Le transport en commun routier québécois a su s'adapter aux besoins des utilisateurs, au climat, et mettre à profit les innovations technologiques. Parmi les véhicules qui ont été utilisés, pensons au tramway, à l'omnibus, au trolleybus, à l'autobus, au métro.

Il y a eu deux types de tramway. Les premiers, arrivés en 1861, sont à traction animale; les autres, mis en service en 1892, fonctionnent à l'électricité. Le tramway hippomobile utilise les rails et les roues du train, mais est mû par des chevaux. La voiture habituelle, qui offre de 10 à 12 sièges, est ouverte sur le côté et offre un marchepied qui facilite l'accès aux passagers. Quelques voitures sont fermées et n'ont qu'une porte à l'arrière. Le tramway hippomobile est tiré par deux chevaux et avance à une vitesse de 8 à 11 kilomètres (5 à 7 milles) à l'heure. L'hiver, pour combattre le froid, on répand de la paille sur les planchers et on distribue des couvertures aux passagers. Le conducteur se tient à l'arrière et donne les ordres de marche au cocher juché à l'avant du véhicule. Le tramway électrique fonctionne à l'aide d'une perche qui capte le courant de fils électiques aériens. Le moteur à rhéostat retourne le courant à la source par les rails d'acier. Ce genre de véhicule fermé, d'une capacité de 30 passagers, présente une charpente en bois ou en acier. Le tramway électrique, guidé par un conducteur, requiert un ou deux employés. En 1905, Montréal innove à l'échelle mondiale en mettant en circulation le premier tramway doté d'un dispositif à paiement automatique à l'entrée; il a été construit aux ateliers d'Hochelaga.

Les compagnies de transport en commun ont utilisé des véhicules différents selon les saisons, mais aussi pour répondre à des besoins spécifiques. Ainsi, à la fin du XIX^{e} siècle, on a recours à l'omnibus fermé au printemps, au tramway en été et à l'automne, et à des voitures sur patins en hiver. Dès le début du XX^{e} siècle, on adapte les véhicules à l'hiver et apparaissent les tramways-chasse-neige, les tramways-balais et même les tramways-souffleuses. Mentionnons aussi les tramways-observatoires (1905-1955), les tramways de la paie (1899-1948), les tramways carcéraux (1897-1925), les tramways funéraires (1909-1927), les tramways pour fanfare (1900-1928). Les compagnies de transport comptent parfois dans leur parc plusieurs genres de véhicules. Avec l'abandon des tramways, certains sont vendus à des compagnies de transport et d'autres, recyclés en chalets.

Le trolleybus est un véhicule sur roues qui fonctionne à l'électricité; tout comme le tramway électrique, il est doté d'une perche qui capte le courant de fils électriques aériens. L'autobus est aussi un véhicule sur roues, mais qui fonctionne à l'essence. Quant aux rames de métro, elles comportent de trois à neuf voitures, sont mues à l'électricité et roulent sur des pneumatiques à une vitesse de 34 kilomètres à l'heure.

À l'époque des tramways hippomobiles, on construit de vastes écuries pour loger les chevaux nécessaires à ce mode de transport. Vers 1890, Montréal dispose de mille chevaux; ses écuries sont à Hochelaga, à Saint-Henri et au centre-ville, où on a aménagé un hôpital pour chevaux. Les compagnies de tramways possèdent de grands ateliers où il est possible de construire des tramways ou encore de modifier les voitures acquises de fabriques spécialisées. À quelques endroits, on remarque une tour au sommet de laquelle est installé un système qui soulève la perche placée sur le toit des tramways et qui la met en contact avec le fil électrique aérien. Dans

les garages de tramways ou d'autobus, on peut trouver : rails, grue d'atelier, élévateur, fosse de réparation, compresseur à air, équipement de soudure, salle de peinture et, à l'extérieur, des réservoirs de carburant. Des bureaux pour l'administration sont souvent aménagés dans une partie du garage.

Les gares ou les lieux où les voyageurs attendent le tramway ou l'autobus varient selon les localités. À certains endroits, on utilise la gare ferroviaire; à d'autres, on construit des gares routières. Parfois, c'est l'hôtel ou un autre commerce local, ou encore tout simplement un petit abri non chauffé, qui fait office de gare. À la fin des années 1960, les abribus, petits abris non chauffés, sont très répandus. Dans le métro, chaque station est considérée comme une gare et présente une architecture originale. Selon l'importance de la gare, on peut trouver une billetterie, une salle d'attente, une consigne, des consignes automatiques, un buffet, des toilettes publiques, etc.

2. Aperçu historique

Dès le XVIII^{e} siècle, vers 1737 environ, les gens de la région de Montréal peuvent emprunter la diligence pour quitter la ville. Toutefois, à cette époque, les habitants de la Nouvelle-France effectuent généralement leurs déplacements à pied à proximité de leur demeure.

L'industrialisation, au milieu du XIX^{e} siècle, provoque d'abord un accroissement de la population des villes, puis favorise l'étalement urbain et l'installation d'usines limitrophes. Les travailleurs effectuent des déplacements quotidiens plus longs qu'auparavant, ce qui favorise le transport en commun. Les premiers tramways sont inaugurés à Montréal en 1861 et à Québec en 1865. Montréal dispose alors de 6 voitures et de 10,5 kilomètres (6,5 milles) de rails; dès 1890, le trajet s'étend sur 48 kilomètres (30 milles), compte 300 voitures et 1000 chevaux. Si ce service n'est pas adopté par la majorité de la population, c'est que plusieurs personnes résident près de leur lieu de travail et que le tarif de 5 ¢ par passage est onéreux pour des ouvriers qui ne gagnent que 6 ou 7 $ par semaine. De plus, le tramway hippomobile est un mode de transport lent que la marche peut facilement concurrencer.

L'achat et l'entretien de tous ces véhicules, ainsi que des chevaux, entraînent des coûts élevés; le tramway électrique, plus efficace, suscite néanmoins des controverses à cause des investissements considérables qu'il exige. Le premier tramway électrique, le « Rocket 350 », circule rue Sainte-Catherine à Montréal en 1892; ce nouvel équipement, plus rapide, remporte un succès instantané.

Puis, d'autres municipalités offrent un système de transport en commun. En 1897, Sherbrooke adopte les tramways électriques; l'atelier et le garage sont situés rue Wellington Sud. Les tramways circulent jusqu'en 1931 et sont remplacés, dès l'année suivante, par des autobus. Dans la ville de Lévis, c'est en 1902 que sont mis en circulation les premiers tramways électriques. Le bâtiment abritant les transformateurs est construit rue Saint-Louis et celui du garage, rue Fraser. Le garage a été détruit par un incendie en 1921 et reconstruit rue Saint-Laurent; en 1986, le parc d'autobus est transféré rue Saint-Omer. Les citoyens de Trois-Rivières voient circuler les premiers tramways dans leur municipalité en 1915; ces véhicules sont retirés en 1933, deux ans après l'arrivée des premiers autobus. Dans la région du Saguenay, le transport en commun débute en 1922 avec la mise en service d'un autobus de 24 passagers dans la ville de Chicoutimi. Le terminus, situé rue Racine pendant de nombreuses années, est

déménagé rue Morin en 1951, alors que la compagnie compte un parc de 102 véhicules. Tout en répondant à un besoin, le transport en commun favorise le développement commercial et résidentiel des différents quartiers.

La Deuxième Guerre mondiale stimule l'industrie du transport en commun, à cause du plein emploi et du rationnement de l'essence et des pièces. Mais, dès la fin de la guerre, l'automobile concurrence le transport en commun. Plusieurs municipalités abandonnent nombre de lignes interurbaines et remplacent leurs tramways par des autobus. À Montréal, les autobus, en circulation depuis 1925, côtoieront longtemps les tramways; le dernier tramway ne sera remisé qu'en 1959. À la fin des années 1960, l'augmentation du prix de l'essence et des frais de stationnement permettra au transport en commun urbain de regagner sa popularité. C'est en 1966 que Montréal se dote d'un métro entièrement souterrain.

Des services de transport en commun d'un genre particulier viennent se greffer au service régulier. C'est ainsi que vers 1950, à la suite de l'adoption de la loi imposant les études primaires obligatoires, on voit apparaître le transport scolaire. Puis, à la fin des années 1970, les compagnies de transport en commun ajoutent à leur parc des véhicules adaptés pour les personnes handicapées. En hiver, les compagnies d'autobus offrent des départs vers les centres de ski de leur région, tandis qu'en été, elles offrent des visites touristiques guidées.

Depuis les années 1970, le transport en commun connaît une baisse graduelle de sa clientèle et des difficultés financières. Plusieurs facteurs expliquent ce déclin : la popularité de l'automobile, la diminution des services, l'augmentation des coûts d'entretien, les hausses salariales qui ne sont pas contrebalancées par les revenus tirés de l'augmentation du prix des billets. Afin de remédier à cette situation, on a mis à l'essai des autobus articulés dans les zones urbaines à haute densité, tandis que des minibus, et parfois des taxis, prennent la relève dans les secteurs moins achalandés.

3. Nombre de structures anciennes

Les données statistiques concernant le nombre de structures anciennes de gares ou de garages d'autobus ne sont pas disponibles pour le Québec. Cependant, à titre indicatif, nous avons tenté d'identifier les municipalités où il y a eu des compagnies de tramways électriques. De 9 compagnies en 1920, il n'en reste que 7 en 1934, celles situées à Trois-Rivières et Sherbrooke n'apparaissant plus dans les statistiques. En 1936, ce nombre diminue à 6 et, en 1948, il n'y en plus que 4, soit une à Québec, une à Shawinigan et deux à Montréal. Les données pour 1955 indiquent 3 compagnies de tramways électriques, dont deux à Montréal et une à Shawinigan.

Tableau 1

Lignes de tramways électriques, 1920

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			2	2	1	2	1					1				

Total : 9 Source : *Annuaire du Canada*, 1921.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

Gares et garages d'autobus, 1992

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.5 Biens protégés par un autre statut

Aucun.

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

Aucune.

6.4 Divers

BALL, Norman R. (sous la direction de).
Bâtir un pays : Histoire des travaux publics au Canada, Montréal, Boréal, 1988, 351 p.
MAC-04004, 1670-3848-R

PINARD, Guy.
Montréal : Son histoire, son architecture, Ottawa, Les Éditions La Presse ltée, 1989, 560 p.
MAC-04004, 1670-3853-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	92.11
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.12

Aéroports, champs d'aviation et hangars

4310

Hangar de la Compagnie aérienne franco-canadienne, à Montréal

Datant de 1929, ce hangar était le seul bâtiment industriel dessiné par l'architecte Ernest Cormier. Il constituait donc un élément important dans l'histoire de l'architecture montréalaise. Il représentait, en Amérique du Nord, le prototype du hangar en béton armé, couvert d'une voûte parabolique à structure apparente. Ce hangar a malheureusement été démoli.

Communauté urbaine de Montréal, photo 1981.

5. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Les aéroports étaient d'abord situés un peu à l'extérieur des grandes agglomérations, car ils nécessitent de vastes espaces pour l'installation des pistes et aussi à cause du bruit assourdissant des appareils. Cependant, avec l'expansion des villes, plusieurs aéroports ont été englobés par la trame urbaine. Il arrive fréquemment que les terrains avoisinants soient convertis en parcs industriels.

Le hangar pour les avions est un bâtiment offrant un grand espace libre, afin d'entretenir ou d'abriter les appareils. Les hangars ont d'abord été construits en bois, puis en métal. Plus tard, on en fera en ciment, tel le hangar de la Compagnie aérienne franco-canadienne. Ce hangar, érigé à Pointe-aux-Trembles en 1929 et 1930, était couvert d'une voûte parabolique à structure apparente; il était considéré comme le prototype du hangar en béton armé en Amérique du Nord, avant d'être démoli en 1967.

8. Aperçu historique

L'aviation était à ses balbutiements au début du XX^e^ siècle, les endroits d'où partaient et où arrivaient les appareils étaient plus ou moins bien équipés; ils se limitaient parfois à un champ d'aviation. Au Québec, avec l'exploration des territoires sauvages, les lacs ont été les premiers champs d'amerrissage pour des appareils munis de flotteurs, en été, et de skis, en hiver. C'est pourquoi les bases aériennes s'installaient habituellement près des plans d'eau. La première base officielle pour l'aviation commerciale est installée dès 1919 au Lac-à-la-Tortue, près de Grand-Mère. Puis, des compagnies d'aviation privées implantent, dans divers endroits de la province, des bases aériennes comprenant un hangar pour l'entretien des avions et des quais.

En 1927, le gouvernement fédéral construit, à Saint-Hubert, le premier grand aéroport civil, de même qu'un parc de dirigeables. Ce parc, qui comprenait une tour d'ancrage, un générateur d'hydrogène et des équipements météorologiques, n'a servi qu'une fois, en 1930, et a été démoli en 1938. L'aéroport était équipé de deux pistes dotées d'un revêtement, d'un hangar, d'un bâtiment pour l'administration, de services de météorologie et de télégraphie, d'une salle d'attente, d'un bureau de poste et d'un contrôle douanier. En 1939, le Canada y installe sa première tour de contrôle. Il devient un aéroport militaire en 1941.

En 1928, on crée l'aérodrome Saint-Louis ou du Bois-Gomin à Sainte-Foy, qui comprend trois hangars. Cet aérodrome s'ajoute à la base d'hydravions située au pied de la falaise de Sillery. On établit également un aérodrome à Rimouski, qui reçoit et expédie le courrier transatlantique. Il est composé d'une piste en T gazonnée, d'un réservoir de carburant et d'un hangar. Pendant ce temps, à Sept-Îles, on prépare un champ d'aviation; il servira pendant dix-huit ans, jusqu'à la démilitarisation de l'aéroport actuel, maintenant utilisé pour l'aviation civile.

En 1928, un mouvement pancanadien favorise les aéroclubs. En plus de maintenir l'intérêt chez le public pour l'aviation et de préparer des pilotes et des mécaniciens, ces clubs s'engagent à entretenir un aéroport. En 1930, il y a deux aéroclubs au Québec, soit à Granby et à Montréal. D'autre part, des aéroports municipaux sont construits dans le voisinage des grandes villes. À la suite de la découverte de gisements miniers, à la fin des années 1930, on voit apparaître de petites bases aériennes. À partir de ce noyau, de nouveaux aérodromes sont installés et d'autres, améliorés. Plus tard, certains de ces aérodromes deviendront des points stratégiques de la Route aérienne Trans-Canada.

Lors de la Deuxième Guerre mondiale, le programme de construction d'aéroports civils et militaires est accéléré. Plusieurs des aérodromes existants sont utilisés par l'Armée de l'Air et d'autres sont créés pour la Défense nationale. C'est le cas à Québec, Saint-Honoré, Saint-Hubert, Cap-de-la-Madeleine, Bagotville. La construction d'un aéroport peut aussi refléter l'accroissement des activités économiques et industrielles d'une région, comme celle de l'aéroport de Dorval, en 1941.

À la fin des hostilités, le ministère des Transports se porte acquéreur de la majorité des aérodromes et des aéroports construits ou adaptés à des fins militaires et les affecte au transport civil. Un grand nombre d'aéroports qui avaient été loués aux municipalités leur sont rendus. On leur remet également des champs d'aviation nouvellement aménagés. Plusieurs édifices construits dans ces aéroports seront utilisés par les municipalités et d'autres mis à la disposition de clubs d'aviation, moyennant un loyer annuel modique. Des compagnies étaient déjà installées à Cartierville, Saint-Jean, Saint-Jovite, Saint-Jérôme, Gaspé, ainsi qu'en Beauce et dans les Cantons-de-l'Est, tandis que d'autres s'établissent à Senneterre en Abitibi, puis sur la Côte-Nord, desservant Sept-Îles, Blanc-Sablon, Natashquan, Mingan, Havre-Saint-Pierre, Rivière-au-Tonnerre, Baie-Comeau. Peu à peu, on ouvre des pistes dans d'autres localités, notamment à Trinité, Godbout, Franklin, Pentecôte, Shelter Bay. C'est ainsi que, peu après le milieu du XX^{e} siècle, le Québec compte déjà un bon nombre d'aéroports.

À la fin des années 1960, on remarque que la circulation aérienne, le nombre de passagers et le fret augmentent sans cesse et de nouvelles installations sont prévues. En 1970, avec l'aéroport de Mirabel, on croit répondre à la demande. Cependant, la hausse du prix du carburant entraîne une diminution du nombre des départs au cours de cette décennie, et la récession des années 1980 provoque une baisse de l'industrie aérienne.

3. Nombre de structures anciennes

Les statistiques concernant le nombre d'aéroports ou de hangars anciens ne sont pas disponibles pour le Québec. Cependant, à titre indicatif, nous avons vérifié dans les statistiques de 1963, les données concernant les municipalités où il pouvait y avoir des installations au sol : aéroports, bases aériennes, hangars. Compte tenu du peu de renseignements recueillis, nous n'avons pu déterminer ni la grandeur, ni le nombre d'installations à chaque endroit.

Tableau 1

Aéroports, bases aériennes ou hangars, 1963

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	4	6	2	5	1	3	3	5	4	1	2	2		2	3	2

Total : 45 Source : Annuaire du Québec, 1963.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

Aéroports, champs d'aviation et hangars, 1992

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.5 Biens protégés par un autre statut

Aucun.

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

Aucune.

6.4 Divers

BALL, Norman R. (sous la direction de).
Bâtir un pays : Histoire des travaux publics au Canada, Montréal, Boréal, 1988, 351 p.
MAC-04004, 1670-3848-R

BÉLANGER, René, M^{gr}.
L'avion à la conquête de la Côte-Nord : Développement de l'aviation sur la Côte-Nord 1919-1954, Québec, Éditions Laliberté, 1977, 136 p.
MAC-04004, TL521 C6 B426

DANSEREAU, Pierre.
« L'implantation du super aéroport de Montréal et son impact sur le milieu naturel et social », *Forces*, n• 18, Montréal, Hydro-Québec, 1972, p. 20-34.
MAC-04004, TL 810 A259-7

Photographies aériennes :
Québec (région administrative 03) : vol. 1 (1929-1935); vol. 2 (1944); vol. 3 (1944); vol. 4 (1944); vol. 5 (v. 1930-1944). Bas-Saint-Laurent – Gaspésie : vol. 1 (v. 1925-1930); vol. 2 (v. 1925-1930); vol. 3 (v. 1925-1930). Montréal et région : (v. 1925-1930).
MAC-04004, 1670-2672-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	92.10
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.12

Installations portuaires 4410

Entrepôt frigorifique du port de Montréal

Construit en 1922 d'après les plans des ingénieurs John S. Metcalfe et R. Percy Simms, cet imposant bâtiment servait à la conservation des marchandises périssables. Inspirée du style Beaux-Arts, sa composition extérieure se démarque par la polychromie des matériaux. Les quatre citernes surplombant le toit servaient à l'arrosage automatique en cas d'incendie. Désaffecté depuis 1979, cet entrepôt demeure un point de repère important dans le paysage architectural environnant.

Communauté urbaine de Montréal, photo 1981.

1. Technologies et structures

De superficie variable, le port est un abri aménagé pour recevoir les navires. C'est aussi un endroit pourvu de structures et d'équipements pour l'embarquement et le débarquement de marchandises à destination ou en provenance d'une voie navigable, ou encore acheminées grâce à différents moyens de transport le reliant à la ville ou à la région environnante.

Les installations destinées à faciliter les mouvements d'échange comprennent les docks et les quais nécessaires pour la circulation des voyageurs et pour le trafic des marchandises, un outillage spécialisé pour les marchandises en vrac (bois, charbon, huile, grains, etc.), un outillage de terre et flottant, des ateliers, des canalisations d'eau et d'énergie électrique, des emplacements industriels, des voies ferrées. Selon l'importance du port, on peut y trouver : des entrepôts pour les cargaisons, des entrepôts frigorifiques, des élévateurs de grains, des soutes à charbon, des réservoirs de pétrole, des bassins de radoub, des cales sèches. On élève des murs de soutènement, de revêtement, de parapet, en bois ou en pierre, pour résister aux intempéries : vents forts, glaces, marées.

• Les quais

Les premiers quais sont en bois; ils sont fragiles et régulièrement détruits ou endommagés par les inondations et les glaces. Au début du XIX^e^ siècle, ils sont faits d'une superposition de poutres en bois assemblées par des tirants aussi en bois. Puis, jusqu'en 1846, on construit des jetées sur pilotis en pin, en cèdre et ensuite en chêne; la surface du quai est recouverte de madriers en épinette. Au milieu du XIX^e^ siècle, apparaît la technique des caissons. Les premiers sont fermés et l'intérieur est comblé par des remblais divers, meubles ou granulaires; ces quais émergent de quelques pieds. Les caissons plus récents sont ajourés, sauf le devant qui présente un parement vertical; ils sont remplis de moellons. Au XX^e^ siècle, les caissons sont en bois, le béton étant utilisé pour la partie supérieure des murs de quai. Vers 1950, on revient à la technique sur pilotis. Des cylindres en métal sont enfoncés le long des anciens murs de quai, puis du béton y est coulé. Les cylindres, retenus par des tirants ou des butées, sont reliés en surface par une dalle. L'espace entre l'ancien caisson et le cylindre est comblé avec de la pierre. De nos jours, on a recours au caisson en béton, formé par une série de compartiments rattachés les uns aux autres.

• Les silos de graine (élévateurs)

Jusqu'au début du XX^e^ siècle, on utilise l'élévateur flottant, sorte de tour de manutention qui sert à transborder le grain d'un navire à un autre navire. Cependant, dès la fin du XIX^e^ siècle, les silos de grains, souvent appelés élévateurs parce qu'ils comportent ce type d'équipement, font partie des installations portuaires. Ils servent à emmagasiner le grain transbordé du bateau à un train et l'élévateur contribue au chargement et au déchargement des wagons. Les premiers silos sont en bois et des voies ferrées permettent aux wagons d'entrer dans le bâtiment. À Montréal, vers 1904, on voit apparaître des silos en acier. En 1912, on construit un silo entièrement en béton à Montréal, une première mondiale. Si le déversement du grain sur les quais se faisait au début en basculant les wagons, de nos jours, ceux-ci sont munis de trémies, ce qui permet de le vider directement dans des bassins menant à des convoyeurs qui l'amènent jusqu'aux bateaux.

Pour diminuer les risques d'explosion, on prévoit, lors de la construction, le compartimentation des espaces, l'utilisation de matériaux incombustibles, des systèmes d'élimination des poussières et des systèmes de ventilation.

• Les hangars et les entrepôts

Au milieu du XIX^e^ siècle, les premiers hangars installés sur les quais sont en bois et ils sont démontés à tous les automnes, pour éviter le bris par les glaces. Au début du XX^e^ siècle, on bâtit des hangars permanents en bois, puis d'autres à structure métallique, dont les piliers principaux reposent sur des fondations en béton. Depuis 1950, on construit également des entrepôts frigorifiques, généralement en béton[1]. Ils comprennent de nombreuses salles réparties sur plusieurs étages, qui sont maintenues à des températures appropriées au remisage et à la conservation de différents produits.

Depuis quelques décennies, les compagnies utilisent de plus en plus des conteneurs, sorte de mini-entrepôts, d'une capacité pouvant atteindre 40 tonnes. Les conteneurs sont retirés du bateau à l'aide de puissantes grues. Ils sont entreposés au parcs directement sur un wagon plate-forme ou une remorque de camion, prêts à l'expédition.

L'augmentation du tonnage des navires à la fin du XIX^e^ siècle oblige à draguer les ports et à se pourvoir d'équipement facilitant le chargement et le déchargement des cargaisons. On fait alors appel à plusieurs équipements : dragueur, pure-môle, grue flottante, chaland à bascule, etc.

2. Aperçu historique

Dès les débuts de la colonie et pendant tout le XIX^e^ siècle, le transport maritime est au premier plan des échanges économiques du Québec et il joue un rôle important dans le développement du territoire.

Au début du XVIII^e^ siècle, la population de la ville de Québec se concentre autour des trois ports de la basse-ville. Le port Cul-de-Sac, le plus ancien et le plus important, qui avec les années est devenu le dépotoir maritime de la ville et un cimetière de vaisseaux; le port de la basse-ville, situé devant la place Royale, qui sert de lieu de transbordement des cargaisons des plus gros bâtiments; et le port Dauphin ou port Saint-Nicolas, situé sur la rivière Saint-Charles, près du palais de l'Intendant. Les activités portuaires sont essentiellement reliées à l'importation de biens de consommation et à l'exportation de fourrures. Compte tenu de la faible quantité de marchandises qui y transitent annuellement, on investit peu dans les infrastructures portuaires. C'est entre 1750 et 1794 qu'apparaissent les premiers grands quais privés construits par des commerçants de Québec. Face à la croissance phénoménale du port, la Corporation de la Maison de la Trinité de Québec est instituée en 1805. Son rôle consiste à contrôler le nouillage et l'amarrage des navires, fixer les droits de quai, assurer la sécurité des installations portuaires, régir la construction des quais, débarrasser le fleuve des obstacles à la navigation et régulariser le métier de pilote sur le Saint-Laurent. Entre 1805 et 1870, le port de Québec est le lieu d'une circulation intense de navires, d'hommes et de marchandises, entraînée surtout par le commerce du bois, la construction navale, l'importation en gros et l'exportation de poissons en

1. Pour des informations plus détaillées sur les entrepôts frigorifiques, consulter les titres thématiques 3100 – Entrepôts et 2060 – Industries de la transformation du poisson.

Angleterre. On assiste alors à une multiplication des quais qui gagnent sur le fleuve et sur la rivière Saint-Charles, à tel point que la superficie de la basse-ville est quadruplée.

À Montréal, les premiers quais importants apparaissent sous le Régime anglais; construits de façon anarchique, ces quais appartiennent aux commerçants qui s'en servent pour le chargement et le déchargement des marchandises. Au début du XIX^{e} siècle, les installations du havre se détériorent, de sorte qu'en 1810 Montréal ne compte plus que deux quais, au pied de la rue Saint-Sulpice. Puis, le *Board of Trade*, fondé en 1822, s'intéresse activement à l'établissement d'un port. Dès 1825, on demande le creusement d'un chenal entre Québec et Montréal. Le passage des nombreux rapides entre Montréal et les Grands Lacs exigeant la présence de canaux, le canal de Lachine est inauguré en 1825. Le port de Montréal constitue un point de transit, puisque les océaniques ne peuvent aller plus loin et doivent confier leur cargaison à des navires mieux adaptés à la navigation dans ces canaux. Dans la décennie qui suit, le port de Montréal draine une part grandissante de la production de l'arrière-pays et même des Grands Lacs. La Maison de la Trinité de Montréal est créée en 1832; elle sera dissoute en 1873 et remplacée par la Commission du Havre de Montréal. De 1830 à 1832, on construit de nombreux quais et, l'année suivante, Montréal devient un port d'entrée. Dès la seconde moitié du XIX^{e} siècle, Montréal s'impose progressivement comme le véritable port national, étant mieux situé pour desservir les régions les plus urbanisées et les plus industrialisées du Canada.

Jusqu'au milieu du XIX^{e} siècle, Québec est le premier port du pays, le principal exportateur de bois canadien vers l'Angleterre, la principale, voire la seule porte d'entrée et de sortie de la vallée du Saint-Laurent. Cependant, la chute du commerce du bois, le déclin des chantiers navals, ainsi que la concurrence de Montréal, à la suite du creusement du chenal, provoquent un ralentissement de ses activités, vers 1860-1870. La Commission du Havre de Québec, créée en 1858, qui a pour mandat d'administrer et d'améliorer l'infrastructure portuaire désuète, voit à la construction d'un élévateur de grains (1862), d'un bassin de radoub et de la jetée de la Princesse Louise (1875). Ces changements coïncident de près avec l'arrivée du chemin de fer et celle de navires plus gros et mus à la vapeur qui obligent les ports, ouverts sept mois par année, à augmenter leur capacité d'accueil et d'entreposage. Malgré tous ces efforts, dès le début du XX^{e} siècle, Montréal avait ravi à Québec son titre de plus grand port du pays.

L'envergure du port de Trois-Rivières n'est pas comparable. En 1875, 779 navires avaient accosté au port de Québec, 258 à celui de Montréal, tandis que Trois-Rivières n'avait reçu que 57 navires. Il ne dispose que d'un seul quai public, les autres appartenant aux commerçants. En 1882, une Commission du Havre, chargée de réaménager le port, est créée. Le peu d'intérêt manifesté par les autorités gouvernementales pour les projets d'aménagement et les faibles moyens mis à sa disposition entravent cependant le développement du port de Trois-Rivières jusque vers 1930.

Entre 1920 et 1940, l'augmentation du commerce du grain venant des Prairies favorise la croissance des ports. Si le port de Québec ne reçoit qu'une infime partie du grain canadien destiné à l'exportation, il n'en est pas de même pour le port de Montréal. De vastes projets de réaménagement des installations lui permettent de devenir le plus grand port d'exportation de céréales vers l'Europe. À partir de 1922, Montréal sera concurrencé par Vancouver, qui exporte le blé canadien via le canal de Panama. Affectés par la Crise et à cause du faible apport de l'arrière-pays, les ports québécois subissent une baisse de leur trafic. À la fin de la décennie, les ports de Québec et de Sorel s'équipent d'élévateurs de grains, tandis que Trois-Rivières a le

[illegible] 1608. Quelques années plus tard, près de la moitié du fret est exporté depuis les ports de Québec, Sorel et Trois-Rivières.

Bien que les activités portuaires soient très reliées au trafic des chemins de fer, qui en dépend et les alimente à la fois, au milieu du XIXe siècle, c'est le développement des ressources naturelles des régions riveraines, de la voie maritime du Saint-Laurent, de même que la canalisation du fleuve qui influencent le développement des ports. Après l'aménagement de la voie maritime en 1959, le port Montréal n'est plus désigné comme le lieu de transbordement des marchandises circulant sur le fleuve et il connaît des années creuses, qui résultent en grande partie du développement du transport par conteneurs. Quant à Trois-Rivières, principal port entre Montréal et Québec, on y charge chaque année d'importantes quantités de bois de sciage, de papier et de produits chimiques à destination des États-Unis et de l'Europe. Les ports sont ouverts à la navigation océanique durant huit mois (d'[illegible] le port de Québec reste le premier à être ouvert à l'année).

L'administration des grands ports – Québec, Trois-Rivières et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent, et Chicoutimi, sur le Saguenay – relève de Ports Canada depuis 1983, un organisme qui a remplacé le Conseil des Ports nationaux créé en 1936. Le transport maritime se compartimente aussi entre le trafic intérieur/côtier et international, mais aussi le transport local par cabotage. Dans certaines régions, peu ou pas desservies par les chemins de fer, la navigation est souvent le principal moyen de transport des marchandises, de nombreux quais construits par le gouvernement fédéral témoignent des activités commerciales dans ces régions. Les autres ports publics sont gérés par le ministère fédéral des Transports. Ils sont répartis d'après leur volume de trafic de Sorel, de Baie-Comeau et de Sept-Îles en un maximum de port.

3. [illegible]

a) Les ports

Les statistiques officielles publiées entre 1960 et 1981 montrent que le nombre de ports québécois qui n'atteint à 25 est stable. Selon un rapport publié en 1959 dans les Cahiers de Géographie de Québec, 12 ports disposent d'installations. Si on ajoute à ce nombre les ports qui n'ont fait de la manutention à quai, on obtient un total de 74 ports de commerce répartis entre 15 ports dans le golfe du Saint-Laurent, 16 ports dans l'estuaire et 11 ports le long du fleuve.

Tableau 1

Ports, 1959

Région	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
Nombre	3	3	6	3		1			13		20	3				9

Total : 74 Source : Cahiers de Géographie de Québec, avril-septembre 1959.

Δήμος Αγιάς

Στη συνέχεια θα δούμε όλους τους δήμους στους οποίους έγιναν δημοτικές εκλογές το 1851. Τα δεδομένα για τους δήμους Αγιάς, Βλαχάβας και Ραφηνίδας λείπουν από τα αρχεία. Στον δήμο Αγιάς έγιναν δύο εκλογές, το 1847 και το 1851. Στις εκλογές του 1847 ψήφισαν 120 άτομα, ενώ το 1851 ψήφισαν 132 άτομα.

Πίνακας Α'

Αγιάς, 1851

Ψηφίσαντες	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7	Α8	Α9	Α10	Α11	Α12	Α13	Α14	Α15	Α16
Έγκυρα		11	21	23		28										

Πηγή: [1] Φύλλο: Αλληλογραφία Γραμματέα 1851

Δήμος Αλιάς

Στο 1855, σε αντίθεση με άλλους δήμους, δεν έγιναν εκλογές για τους δημάρχους. Στο 1851, σε αντίθεση με άλλους δήμους, δεν έγιναν εκλογές για τους δημάρχους.

Πίνακας Α'

Αλιάς, 1855

Ψηφίσαντες	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7	Α8	Α9	Α10	Α11	Α12	Α13	Α14	Α15	Α16
Έγκυρα			11			15										

Πηγή: [1] Φύλλο: Αλληλογραφία Γραμματέα 1855

Δήμος Αγκαράκι / Αγκαράκιον

Το Δήμος Αγκαράκι / Αγκαράκιον δεν έγιναν εκλογές για τους δημάρχους. Στο 1851, σε αντίθεση με άλλους δήμους, έγιναν εκλογές για τους δημάρχους.

Πίνακας Α'

Αγκαράκι / Αγκαράκιον, 1851

Ψηφίσαντες	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7	Α8	Α9	Α10	Α11	Α12	Α13	Α14	Α15	Α16
Έγκυρα			21			11										

Πηγή: [1] Φύλλο: Αλληλογραφία Γραμματέα 1851

4. Nombre de structures protégées autochtones

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 6

Installations portuaires, 1999

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 6

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
(C)R																
(C)																
Total																

Total : (C) = Classé (R) = Reconnu (C) = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 7

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Arr.hist.																
SP																
Total																

Total : Arr.hist. = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 8

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 9

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1		2								1					

Total : 3

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Deux quais	Kamouraska	01	83.05.25
Vieux-Port (Urbex)	Québec	03	74.01.01
Gare Fluviale, boul. Champlain	Québec	03	73.01.01

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Vieux-Port de Québec	Québec	03	DCM,LHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 10

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1			1												

Total : 2

FRANK, Alain.
Quais de Kamouraska et goélette Monica L. : Étude historique et patrimoniale, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction régionale de l'Est-du-Québec, 1985, 87 p.
MAC-04004, 1670-3561-R

TRÉPANIER, Guy.
Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières : Étude historique et de potentiel archéologique, Québec, ministère des Affaires culturelles et ville de Trois-Rivières, 1985, 365 p.
MAC-04012, s. c.

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

6.4 Divers

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL.
Montréal portuaire et ferroviaire, Actes du 5e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, Montréal, A.Q.P.I., 1993, 76 p.
MAC-

CANADA, MINISTÈRE DES AFFAIRES URBAINES.
Le vieux port de Québec, Ottawa, Affaires urbaines, Parcs Canada, Conseil des Ports nationaux, 1978, 15 p.
MAC-04004, HE554 Q4 V72

DUFOUR, Pierre.
Esquisse de l'évolution physique du port de Québec, des origines à 1900 (préliminaire), Ottawa, Parcs Canada, 1981, 137 p.
MAC-04008, 1670-0386-R

PINARD, Guy.
Montréal, son histoire, son architecture, Tome 2, Montréal, Éd. La Presse, 1988, 421 p.
MAC-04004, 1670-3853-R

SIMARD, Jacques et autres.
Étude préliminaire du port pour le Conseil du Port de Montréal, Montréal, AMTPIC, MTPIC, MRAIC, 1960.
MAC-04004, HE560 M6 S588

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES SYSTÈMES URBAINS.
Port de Montréal : Étude de remise en valeur, s. l., Société générale des systèmes urbains, 1975, 19 p.
MAC-04004, HE560 M6 S678

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.1 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 11

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 12

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 13

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1													

Total : 1

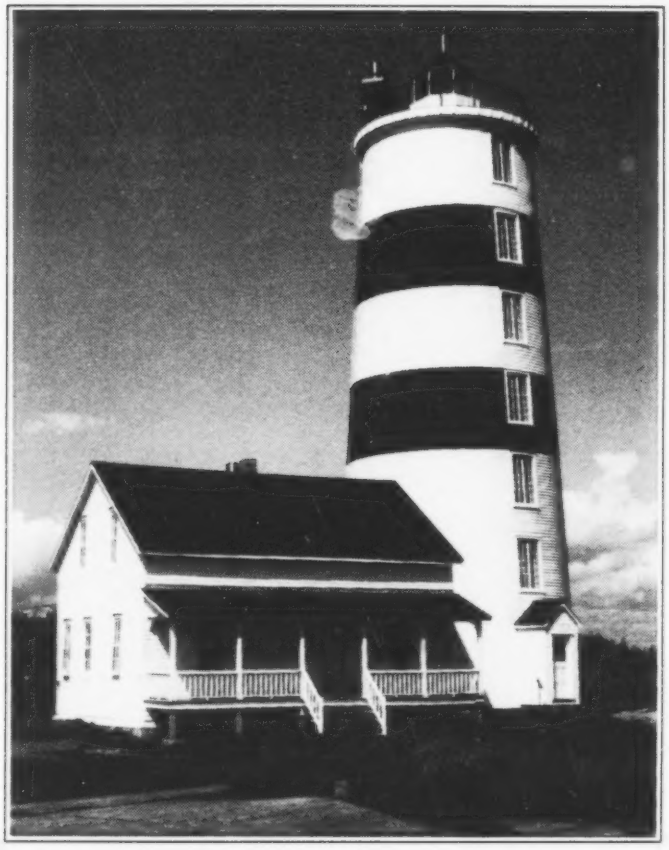
Québec (03)
Lieu historique national du Vieux-Port-de-Québec
Lieu historique national

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	94.11
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

Phares et aides à la navigation

4419



Phare de Pointe-des-Monts, à Baie-Trinité

Érigé en 1829 par la Maison de la Trinité de Québec, ce phare constitue le premier jalon d'un réseau complexe d'aides à la navigation s'étendant des Grands Lacs jusqu'à Terre-Neuve. Il est considéré comme le plus vieux du genre sur la rive nord du Saint-Laurent et il vient au deuxième rang au Québec pour l'ancienneté après celui de l'île Verte.

Ministère de la Culture et des Communications, Direction de la Côte-Nord, négatif n° C.92.08.02 (35).

1. Technologies et structures

Le phare est une tour, construite soit sur un point de la côte, à l'extrémité d'une jetée, ou encore sur une île, qui porte une lanterne servant à guider les navires. On divise les phares en deux grandes classes : les phares marins et les phares terrestres. D'après leur rôle, ces phares se répartissent également en quatre catégories : les phares de grand atterrissage, les phares principaux et secondaires jalonnant les côtes et les phares d'entrée de port.

Marquant l'entrée des voies de navigation, les phares de grand atterrissage sont généralement situés au large des côtes. Ils constituent le premier repère des navires entrant ou sortant dans la voie de navigation et ils possèdent évidemment les appareils d'éclairage les plus puissants. Viennent ensuite les phares principaux et secondaires de jalonnement des côtes marquant l'entrée des principaux ports ou encore l'embouchure de grands cours d'eau. Les deux se différencient principalement par la puissance et l'intensité de leurs feux de signalisation.

Les phares marins ont généralement la forme d'un cône tronqué et reposent souvent sur une fondation carrée. Les phares terrestres sont de formes et de tailles beaucoup plus variées. Ces derniers se répartissent en trois grands types : les tours (généralement de forme circulaire, carrée ou octogonale); les tours avec dépendances; et les maisons surmontées de petites tours ou coupoles ou encore celles dont le feu est simplement installé à une fenêtre. Les principales parties du phare habité sont (de bas en haut) : la salle des machines, le réservoir de pétrole, la salle de contrôle, la salle de séjour, la chambre à coucher, le local de service, la murette, le balcon de veille, le montant, le vitrage et la coupole. La portée d'un feu (soit la distance à laquelle il peut être vu par temps clair) se mesure en milles marins et est fonction d'abord de sa hauteur au-dessus de l'eau et ensuite de son intensité ou portée lumineuse. Les conditions atmosphériques, telles que la brume, la pluie, la neige ou le brouillard, réduisent considérablement la portée de tous les feux.

La hauteur de la tour d'un phare dépend de son emplacement. En général, pour obtenir une portée maximale, les hautes tours sont construites sur des rivages peu élevés ou sur des écueils. Sur les falaises élevées, on construit plutôt des tours écrasées car, à une telle hauteur, le signal risque de se perdre dans le brouillard.

En raison de l'abondance de ce matériau, on a construit au Canada plus de phares en bois qu'en pierre, surtout dans les eaux intérieures. Autrefois, le bois, la brique et la pierre étaient les principaux matériaux utilisés. Le béton armé et l'acier (charpente métallique) ont fait leur apparition au début du XX^{e} siècle, ce qui a ajouté une nouvelle dimension à l'architecture des phares. L'année 1945 marque une date importante pour l'histoire et l'évolution des phares, soit celle de la construction d'un premier phare en cale sèche, à Sault-Sainte-Marie.

Dès le XVIII^{e} siècle, la construction des phares a fait de remarquables progrès et les appareils d'éclairage ont été perfectionnés considérablement. À la lampe à huile de baleine ont succédé, au fil des nombreuses innovations technologiques, d'autres sources lumineuses ou mécanismes d'amplification, dont les réflecteurs paraboliques (selon le principe de la catoptrique ou réflexion de la lumière), les lentilles (selon le principe de la dioptrique ou réfraction), la lampe à kérosène et la lampe à incandescence.

Jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle, tous les phares possèdent des feux blancs fixes. Le premier feu tournant a été testé en Suède en 1781. La rotation était assurée par un mécanisme à poids, analogue à celui des horloges. Cette technique a été utilisée jusqu'à l'avènement du moteur électrique. Pour faciliter l'identification des différents signaux, on a introduit les feux de couleur (rouge et vert). Le service international de signaux par sémaphore a fait son apparition au Québec en 1879. Le principe était simple : par la combinaison de 18 pavillons de diverses formes et couleurs hissés au mât du sémaphore, on pouvait émettre quelque 70 000 signaux différents. Par après, la télégraphie sans fil, la téléphonie sans fil et la téléphonie ont permis d'établir une communication plus directe et plus fiable.

L'électrification des phares s'est faite quand l'électricité est devenue une des commodités peu coûteuses et après l'invention de l'ampoule à filaments de tungstène. En 1915, on compte plus de 23 phares électrifiés au Canada et le nombre croît pendant l'entre-deux-guerres. La mise au point de feux automatiques (à acétylène) ou non gardés marque une autre grande étape dans l'évolution des phares; ils offraient des avantages évidents, particulièrement pour les phares éloignés. En plus de l'électrification et de la mise au point de feux électriques à haute densité, la période de l'après-guerre amène l'emploi de radars dans les phares et l'automatisation d'un grand nombre d'entre eux.

Dès les débuts de la navigation, divers appareils sonores sont utilisés dans les phares à titre de signaux de brume. Avec des résultats plus ou moins satisfaisants, on s'est servi, au début, de cloches, de gongs et de canons. Le premier sifflet de brume à vapeur, introduit au Canada en 1860, a donné d'excellents résultats. On l'a remplacé, plus tard, par un diaphone fonctionnant à l'aide d'un piston alternatif à haute vitesse. En émettant un son d'une tonalité plus précise, il permettait d'établir un code de communication. Par la suite, on a placé dans l'abri du criard un appareil, le radiophare, qui émettait des ondes hertziennes. Cet instrument permettait aux navires munis d'un récepteur d'établir leur position. Aujourd'hui, on se sert d'un signal de brume automatique.

Le signal sonore sous-marin a fait son apparition dans les principaux phares au début du XX[e] siècle. Il s'agissait d'une cloche sous-marine reliée au phare par un câble et le son était capté par un radiogoniomètre installé à la proue des navires. Au début des années 1920, les signaux sous-marins ont cédé la place à la radio. Déjà en 1915, plus de 21 phares en aval de Québec étaient dotés d'appareils radio.

2. Aperçu historique

L'établissement d'aides à la navigation commence dès le XVIII[e] siècle, à l'intérieur du golfe et sur le fleuve Saint-Laurent, avec la construction d'un phare français à Louisbourg, en 1729. Malgré les nombreux naufrages, quelques modestes installations sont maintenues durant les premières années du Régime anglais. Le développement du commerce entre la colonie et la métropole entraîne la création à Québec, en 1805, d'un organisme chargé de la sécurité navale : la Maison de la Trinité. S'inspirant d'un modèle en usage depuis 1515 en Angleterre, cette corporation est chargée d'améliorer la navigation sur le Saint-Laurent. Elle doit, entre autres, gérer le pilotage, décider de l'établissement des bouées et des ancres, construire des stations de phare, installer des fanaux et des amers sur les rives, draguer le fleuve, établir des endroits stratégiques pour les dépôts de provisions pour les naufragés, etc.

On assiste ainsi à la mise en place d'un premier et modeste réseau de phares le long des côtes du Saint-Laurent. Dès la première moitié du XIX^e siècle, on voit progressivement apparaître plusieurs phares au Québec, dont celui de l'Île Verte (1809); de Pointe-des-Monts (1830); de la pointe Sud-Ouest (1831), de la pointe aux Bruyères (1835) et de la pointe Ouest (1851), tous trois situés sur L'Île-d'Anticosti; de l'Île Bicquette (1844); du Cap-des-Rosiers (1858) et de Pointe-aux-Pères (1859).

La prise en charge de l'ensemble du domaine maritime par le gouvernement fédéral en 1867 amène la création du ministère de la Marine et des Pêcheries qui deviendra l'actuel ministère des Transports du Canada. Au XIX^e siècle, l'industrialisation rapide fera disparaître la navigation à voile au profit de la navigation à vapeur et forcera le nouveau ministère à reconnaître l'urgence d'accroître le nombre et la qualité des phares marins. Ainsi, de 1867 à 1870, plus de 26 phares sont érigés dans le secteur du Bas-du-Fleuve.

Répondant aujourd'hui à un achalandage accru sur la voie maritime et à une clientèle de plus en plus internationale, la navigation sur le golfe et le fleuve Saint-Laurent jouit d'un système d'aide moderne et efficace.

3. Nombre de structures anciennes

Les données statistiques ne sont pas disponibles pour le Québec. Un inventaire de 1867 indique le nombre total de phares (131) construits dans la Province du Canada (le Québec et l'Ontario). Deux tableaux datant de 1914 et de 1934 donnent un aperçu de la signalisation maritime au Canada.

Tableau 1

Phares et aides à la navigation

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

Phares construits au Québec et en Ontario, 1867

Lieux	Nombre
Du détroit de Belle-Isle à Québec	74
De Québec à Montréal	27
En amont de Montréal	69
En amont de Montréal (service privé)	11

Source : *Bureau d'examens des édifices fédéraux à valeur patrimoniale*, volume 32, p. 30.

Tableau comparatif des signaux maritimes de danger au Canada

Signaux	1918	1934
Postes vigies/Phares	1 481	1 504
Vaisseaux phares	12	11
Bateaux phares	1	
Gardiens de phares	1 040	1 226
Sifflets de brume	13	8
Sirènes d'alarme	2	2
Trompes de brume	96	104
Cloches de brumes	28	38
Porte-voix	158	
Cloches d'alarme (à main)	3	4
Bouées à gaz	319	440
Bouées à sirène	30	41
Bouées à cloches	82	102
Cloches sous-marines	13	2
Fusées ou bombes de brume	9	5
Porte-voix (trompettes)	12	
Postes d'alarme	11	13
Diaphones		171

Source : *Statistiques Canada*, 1925 et 1934-1935.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

À part quelques données incomplètes, les statistiques ne sont pas disponibles pour le Québec. Un inventaire des phares construits dans la région de Québec avant 1890 et qui étaient encore en place en 1970 en recense une dizaine; 8 d'entre eux ont pu être localisés. S'ajoutent à ceux-ci, les phares dont l'existence est connue par les statuts accordés par le gouvernement fédéral.

Tableau 2

Phares construits avant 1890 et encore en place en 1970

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	0		1						4		0	1				

Total : 16

Région	Lieu
01	La Grande Île de Kamouraska
	Île Bicquette
	Île Verte
	Îles du Pot à l'Eau-de-Vie
	Pointe-au-Père
	Long Pèlerin
03	Récif de l'Île Rouge
09	Pointe Carleton
	Cap-de-la-Table
	Cap de Rabast
	Pointe-des-Monts
11	Cap-des-Rosiers
	Cap Bon Ami
	Pointe au Maquereau
	Cap d'Espoir
	Métis-sur-Mer
	Sainte-Marthe-de-Gaspé
12	Pilier Sud

Source : *Bureau d'examens des édifices fédéraux à valeur patrimoniale, volume 32, p. 58-59*

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les Biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R									1							
Ci																
Total									1							

Total : 1 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Vieux phare et poudrière	Baie-Trinité	09	[illegible]

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau [illegible]

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : [illegible] = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau [illegible]

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Le nombre de demandes antérieures à 1980 est approximatif, compte tenu du fait qu'il a été établi grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie.

Tableau [illegible]

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1		1						1							

Total : 3

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Phare des îles du Pot à l'Eau-de-Vie	Rivière-du-Loup	01	[illegible]
Phare de l'île Verte	Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	01	[illegible]
Phare Cap-aux-Oies	Les Éboulements	03	[illegible]
Phare	Baie-Trinité	09	[illegible]

5.3 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Phare de Pointe-au-Père	Pointe-au-Père	01	[illegible]
Sirène d'alarme	Pointe-au-Père	01	BEEFP
Phare de l'île Verte	Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	01	[illegible]
Phare de l'île Bicquette	Le Bic	01	BEEFP
Phare de l'île Rouge	Baie-Sainte-Catherine	03	BEEFP
Phare	Cap-de-la-Madeleine	04	BEEFP
Phare de Pointe Carleton	L'Île-d'Anticosti	09	BEEFP
Phare du Cap-de-la-Table	L'Île-d'Anticosti	09	BEEFP
Phare du cap de Rabast	L'Île-d'Anticosti	09	BEEFP
Phare de Cap-des-Rosiers	Gaspé	11	[illegible]
Phare de Cap d'Espoir	Percé	11	[illegible]
Phare de Métis-sur-Mer	Métis-sur-Mer	11	[illegible]
Phare Sainte-Marthe-de-Gaspé	La Martre	11	[illegible]
Phare de Pilier-de-Pierre	L'Islet	12	[illegible]

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèses et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

6.4 Divers

BUSH, Edward F.
Les phares du Canada, Ottawa, Parcs Canada, Lieux historiques canadiens, Cahiers d'archéologie et d'histoire, n° 9, 1980, 121 p.
MAC-04004, F 1021 A 212A 9

FRENETTE, Pierre.
Le phare historique de Pointe-des-Monts et ses gardiens, Sites et villages nord-côtiers n° 2, Société historique de la Côte-Nord, 1990, 63 p.
MAC-04004, 1670-5342-R

GOUVERNEMENT DU CANADA.
Bureau d'examens des édifices fédéraux à valeur patrimoniale, Ottawa, Gouvernement du Canada, Rapports, volume 32, 87-94 à 87-104, s. d., 292 p.
MAC-04004, 1670-3233

LE COMITÉ DES LOISIRS DE L'ÎLE.
Île verte : Avant-hier au phare, L'Isle-Verte-en-Île, Comté de Rivière-du-Loup, Les Éditions Lévesque-Langlois, 1980, 51 p.
MAC-04015, s. c.

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Le phare de Pointe-des-Monts, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Collection Les retrouvailles, n° 8, 1979, 23 p.
MAC-04008, s. c.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

6. Mise en valeur

6.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	2															

Total : 2

Pointe-au-Père (01)
Musée de la Mer inc.
Musée

Matane (01)
Musée du Vieux Phare
Musée

6.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1								1		2					

Total : 4

Pointe-au-Père (01)
Phare de Pointe-au-Père
Lieu historique

Baie Trinité (09)
Phare de Pointe-des-Monts
Lieu historique

Cap-des-Rosiers (11)
Phare de Cap-des-Rosiers
Lieu historique

La Martre (11)
Phare de La Martre
Lieu historique

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Françoise Dubé	91.04
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

Canaux de navigation

4490

Écluse de Saint-Gabriel dans le canal de Lachine, en 1910

Jouant un rôle important dans l'économie québécoise, le canal de Lachine favorisa l'implantation de maintes entreprises le long de son parcours. C'est le cas de la meunerie Glenora (en arrière-plan) qui misa sur les facilités de transport offertes par le canal.

Archives nationales du Canada, *négatif* n° PA-110100.

1. Technologies et structures

1.1 Technologie

Un canal est une voie navigable faite de main d'homme, destinée à faire communiquer deux mers, deux bassins, deux fleuves, etc. Il est formé d'une succession d'écluses et, vu en coupe, il ressemble à un escalier. Le bief est la portion du canal de navigation entre deux écluses.

Le bassin étanche de l'écluse a une profondeur uniforme et est construit en bois, en maçonnerie ou en ciment; il est appelé sas. Les parois latérales sont appelées bajoyers et la plateforme couvrant le sol, radier. Chaque extrémité de l'écluse est close par de lourdes portes de bois ou d'acier dont les gonds sont fixés aux bajoyers. Mues à la main ou à l'aide d'appareils hydrauliques, les portes se ferment en formant un angle dont le sommet est dirigé pour contrer la poussée des eaux. Les portes sont pourvues de vannes qui peuvent être levées ou abaissées à volonté pour remplir ou vider le sas. C'est cette variation du niveau de l'eau qui permet le passage d'un bief à l'autre. Plus la différence de niveau entre les deux cours d'eau que l'on veut faire communiquer est grande, plus il y a d'écluses.

Avec les années, des améliorations ont été apportées aux écluses : de l'équipement électrique pour actionner les portes et les vannes, du béton pour remplacer le bois et de l'éclairage électrique au lieu des lampes à huile.

La navigation dans les canaux exigeait que les marchandises destinées aux régions situées en amont de Montréal soient déchargées et mises à bord de navires construits spécialement pour ce genre de navigation. Lorsque les marchandises étaient dirigées en aval, elles étaient déchargées des cargos et placées sur les transatlantiques; les installations du port de Montréal ont dû être adaptées pour répondre à ce va-et-vient.

1.2 Structures

Sur le Saint-Laurent, se trouvent le canal de Lachine et le canal de Beauharnois. Le canal de Lachine a été ouvert à la navigation en 1825. Il avait 13,6 kilomètres (8,5 milles) de long et s'étendait de Montréal à Lachine. Ce canal avait sept écluses, de Lachine à la pointe du Moulin à Vent; chaque écluse avait une longueur de 30 mètres (100 pieds) et une dénivellation de 12,6 mètres (42 pieds). La maçonnerie était faite de pierre extraite des carrières de Caughnawaga. Il a été fermé en 1959, à la suite de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Quant au canal de Beauharnois, construit sur la rive sud du lac Saint-Louis, il s'étendait sur 18 kilomètres (11,25 milles) et avait neuf écluses; il reliait les lacs Saint-Louis et Saint-François. La construction de ce canal, ouvert en 1845, a permis de remplacer quatre courts canaux militaires construits vers 1780. Le canal de Beauharnois a été remplacé en 1899 par le canal de Soulanges, situé sur la rive nord.

Sur la rive nord de l'Outaouais, une écluse avait été aménagée en 1843 et trois canaux militaires avaient été construits avant 1832. L'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue, d'une longueur de 0,2 kilomètre (1/8 de mille) était destinée à éviter le rapide situé à la hauteur du village. Le canal de Carillon, qui contournait les rapides du même nom, s'étendait sur

3,4 kilomètres (2 1/8 milles). Il y avait aussi le petit canal de la Chute-à-Blondeau, d'une longueur de 0,2 kilomètre (1/8 de mille); creusé dans le roc, il servait à éviter la chute. Un troisième canal, le canal de Grenville, permettait de contourner les rapides du Long-Sault; il mesurait 9,2 kilomètres (5 3/4 milles).

Sur le Richelieu, on a construit deux canaux : d'abord celui de Saint-Ours, où un barrage et une écluse retenaient les eaux de la rivière de manière à assurer une profondeur d'au moins 2,1 mètres (7 pieds) jusqu'au canal de Chambly; puis le canal de Chambly (1842), dont les écluses permettaient de franchir une dénivellation de 22,2 mètres (74 pieds). Le canal de Chambly était l'un des rares canaux au Canada à posséder un chemin de halage sur lequel des chevaux tiraient les chalands et les navires.

2. Aperçu historique

Les Français ont rêvé de percer un canal pour éviter les rapides de Lachine et ont construit les premiers canaux à Coteau-du-Lac, mais ce sont les Britanniques qui ont établi, au XIX^{e} siècle, le réseau de voies navigables autour de Montréal. En 1779, le gouvernement anglais entreprend la construction de quatre petits canaux fortifiés aux rapides du Trou à Les Cèdres, Les Faucilles et Split Rock (ou du Rocher fendu) à Pointe-des-Cascades, et de Coteau-du-Lac.

Au XIX^{e} siècle, les voies de navigation jouent un rôle de premier plan, tant en ce qui a trait aux opérations militaires qu'au développement économique du Québec. L'élite montréalaise souhaite que Montréal devienne la plaque tournante du commerce entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Afin de relier la navigation des Grands Lacs à celle du bas du fleuve, la construction de canaux devient une nécessité et l'avènement des navires à vapeur en confirme l'urgence. L'Union de 1840 permet d'organiser un réseau de canaux et d'en assurer l'uniformité, travail qui sera terminé en 1848. À la même époque, soit en 1850, un premier chenal est creusé entre Montréal et Québec, dans le but d'attirer les navires jusqu'à Montréal.

Un traité ratifié en 1855 par les gouvernements américain, anglais et canadien autorise les citoyens des États-Unis à naviguer librement sur le Saint-Laurent et à utiliser les canaux canadiens au même titre que les sujets britanniques, pour une période de dix ans. En retour, ces derniers obtiennent les mêmes droits sur le lac Michigan et sur les canaux américains. Toutefois, dès la fin de la canalisation, les chemins de fer américains, construits pour répondre au trafic de l'Ouest en évitant les canaux, transportent une quantité croissante de marchandises vers New York. Afin d'attirer à Montréal une plus grande proportion des grains que l'Ouest américain exporte en Europe, le gouvernement abolit les péages sur les canaux canadien en 1860; cette initiative ayant peu de succès, les péages sont rétablis en 1863. Ils seront abandonnés au début du XX^{e} siècle.

Dès la fin de la canalisation, on décide que l'énergie hydraulique tirée des canaux sera louée à des manufactures et des moulins qui s'installeront sur leurs rives. Le canal de Lachine, en raison de la proximité du port de Montréal, de son importance pour le trafic commercial et de l'abondance de l'énergie hydraulique qu'il produit, attire de nombreuses industries. Même si les canaux n'atteignent pas leur objectif premier, qui est de détourner le commerce provenant de l'arrière-pays vers le Saint-Laurent, ils permettent tout de même aux producteurs d'être concurrentiels sur les marchés mondiaux.

L'axe commercial du Saint-Laurent est orienté à la fois vers l'Europe et les provinces de l'Atlantique, vers le sud de l'Ontario et vers le centre-ouest américain. Le réseau en amont de Montréal et des Grands Lacs, avec ses rivières et ses canaux, constitue l'une des routes fluviales les plus achalandées du monde. Des huit canaux entre Montréal et le lac Supérieur, deux seulement sont situés au Québec, soit le canal de Lachine et le canal de Soulanges. Les rivières Outaouais et Richelieu sont aussi canalisées au cours du XIX[e] siècle et constituent deux axes commerciaux complémentaires. L'axe de l'Outaouais dessert l'ouest du Québec et le nord-est de l'Ontario; il sert principalement au transport du bois et des produits agricoles. Il comprend l'écluse Sainte-Anne-de-Bellevue et les canaux militaires de Carillon, de Chute-à-Blondeau (Prescott, Ontario) et de Grenville. L'axe du Richelieu a été conçu pour relier le Saint-Laurent au lac Champlain et au réseau américain de canaux qui donnait accès à la rivière Hudson et à la ville de New York, constituant la principale voie de communication avec les États-Unis. Il comprend l'écluse de Saint-Ours et le canal de Chambly. Cependant, la petitesse de ces canaux et la concurrence des chemins de fer sont à l'origine du déclin de cet axe dans le dernier quart du XIX[e] siècle. De plus, Montréal ne peut rivaliser avec New York, son port n'étant ouvert que cinq mois par année.

Dans les années 1870, on améliore le chenal entre Québec et Montréal. À la fin du XIX[e] siècle, les canaux sont agrandis et munis d'écluses, mais la structure du réseau reste la même. Déjà à cette époque, plusieurs navires étaient en mesure de remonter le Saint-Laurent en toute sécurité en empruntant de moins en moins les canaux, ce qui épargnait temps et argent. À la suite de l'ouverture de la Voie maritime en 1959, le trafic direct entre les Grands Lacs et les pays d'outre-mer est facilité et ne cesse d'augmenter. Des six canaux et 32 écluses jusque-là nécessaires pour assurer la navigation de Montréal au lac Ontario, on n'utilise plus que quatre canaux et sept grandes écluses, dont deux en territoire américain. Depuis les années 1970, plusieurs canaux publics ont été remis à Parcs Canada et connaissent une nouvelle vocation, axée surtout sur l'interprétation du patrimoine.

3. Nombre de structures anciennes

Les premiers canaux sont construits en 1779. Pendant les années 1840 et au début des années 1850, la construction des canaux connaît un grand essor. Leur nombre ne changera pratiquement pas; on agrandira la majorité des canaux, tout en conservant le même réseau. Ainsi, de 7 canaux et écluses en 1930, le nombre passe à 6 en 1960, le canal de Lachine étant abandonné avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent

Tableau 1

Canaux de navigation, 1940

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre						1									3	3

Total : 7 Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1941.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

Canaux de navigation, 1994

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																1

Total : 1

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Canal du Trou	Les Cèdres	16	81.01.07

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Canal de Lachine	Lachine	06	DCLMHC
Écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue	Sainte-Anne-de-Bellevue	06	DCLMHC
Canal de Carillon	Carillon	15	DCLMHC
Maison du percepteur, canal de Carillon	Carillon	15	RBEEFP
Maison du surintendant, canal de Carillon	Carillon	15	RBEEFP
Canal de Grenville	Grenville	15	DCLMHC
Canal de Chambly	Chambly	16	DCLMHC
Atelier de menuiserie, canal de Chambly	Chambly	16	RBEEFP
Maison du surintendant, canal de Chambly	Chambly	16	RBEEFP
Canal Beaudet (de Coteau-du-Lac)	Coteau-du-Lac	16	DCLMHC
Canal des Cascades	Pointe-des-Cascades	16	DCLMHC
Écluse de Saint-Ours	Saint-Ours	16	DCLMHC

Canal de Soulanges | Pointe-des-Cascades | 16 | DCL/MHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain). Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

Aucune.

6.4 Divers

BALL, Norman R. (sous la direction de).
Bâtir un pays : Histoire des travaux publics au Canada. Montréal, Boréal, 1988. 261 p.
MAC-04004, 1670-3846R

GREENWALD, Michelle.
The Welland Canals : Historical Resource Analysis and Preservation Alternatives. Heritage Planning Study n° 1. Toronto, Ontario Ministry of Culture and Recreation, 1979. 175 p.
MAC-04004, 1670-2603

HEISLER, John P.
Les canaux du Canada. Lieux historiques canadiens. Cahiers d'archéologie et d'histoire, n° 8. Hull, Approvisionnement et Services Canada, 1980. 167 p.
MAC-04004, FC1001 A212a 8

HEISLER, John P.
The Canals of Canada. Canadian Historic Sites : Occasional Papers in Archaeology and History, n° 8, Canada, Ministère des affaires indiennes et du Nord, 1973, 183 p.
MAC-04004, F1001 A212a 8

LAFRENIÈRE, Normand.
Le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais. Ottawa, Parcs Canada, 1984, 135 p.
MAC-04004, 1670-2387

LASERRE, Jean-Claude.
Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique. Montréal, Hurtubise, Cahiers du Québec, Collection géographie, 1980, 753 p.
MAC-04004, 1670-6161 R

OSBORNE, Brian S. et Donald SWAINSON.
Le canal de Sault-Sainte-Marie : Un chapitre de l'histoire des transports sur les Grands Lacs. Ottawa, Parcs Canada, Études en archéologie, architecture et histoire, 1986, 160 p.
MAC-04004, 1670-4439

PARCS CANADA.
Canal de Lachine : Projet de décontamination. s. l., Environnement Canada, Service des parcs, 1990, 45 p.
MAC-04004, 1670-4869

PARCS CANADA.
Plan directeur 1979 : Canal de Lachine. Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1979, 57 p.
MAC-04004, HT169 Q32 L137 P225p

SÉVIGNY, P. André.
Commerce et navigation sur le canal Chambly : Aperçu historique. Études en archéologie, architecture et histoire, Parcs Canada, 1983, 73 p.
MAC-04004, 1670-3938

SÉVIGNY, P. André.
La main-d'œuvre des canaux du Richelieu 1845-1950. Ottawa, Parcs Canada, Études en archéologie, architecture et histoire, 1985, 138 p.
MAC-04004, 1670-1366

SIMARD, Jacques, INTPIC et autres.
Étude préliminaire du port pour le Conseil du Port de Montréal. Montréal, INTPIC, 1980.
MAC-04004, HE560 M6 S588

TULLOCH, Judith.
Le canal Rideau : Défense, transport, récréation. Ottawa, Parcs Canada, Études en archéologie, architecture et histoire, 1981, 259 p.
MAC-04004, 170-0146

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.3 Lieux historiques

Tableau [illegible]

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre						2									1	3

Total : 6

Lachine (06)
Canal de Lachine
Canal historique

Sainte-Anne-de-Bellevue (06)
Écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue
Canal historique

Carillon (15)
Canal de Carillon
Canal historique

Chambly (16)
Canal de Chambly
Canal historique

Coteau-du-Lac (16)
Parc de Coteau-du-Lac
Canal historique

Saint-Ours (16)
Écluse de Saint-Ours
Canal historique

6 Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	[illegible]	[illegible]
Recherche documentaire	[illegible]	[illegible]

Routes et voies publiques

4590

Vue aérienne du village d'Amqui, en Gaspésie, en 1927

Niché dans un méandre de la rivière Matzpédia, Amqui se déploie en un faisceau de routes et de rues sinueuses.

Archives nationales du Québec à Québec, fonds Ministère des Terres et Forêts, photo Compagnie aérienne franco-canadienne, négatif n° E 21, L 10-11.

1. Technologies et structures

Rangs, rues, routes, boulevards ou autoroutes, toutes ces appellations désignent des voies de communication terrestres. Lorsqu'on décide d'améliorer les routes, celles-ci conservent souvent la largeur et la sinuosité des premiers sentiers. Quant aux méthodes de pavage utilisées, elles ont varié suivant le lieu et l'époque. La méthode primitive consistait à coucher les arbres abattus sur le tracé de la route, en les disposant côte à côte, fendus en deux ou entiers, perpendiculairement au sens de la voie nivelée. Au milieu du XIX^{e} siècle, on utilise toujours le bois, mais en plaçant de longs madriers côte à côte, parallèlement à la route. Sur ceux-ci, on cloue à angle droit d'épaisses planches que l'on recouvre ensuite d'une mince couche de sable. Une autre technique consiste à placer des blocs ronds d'épinette rouge et à couler du ciment dans les interstices. Ces routes de bois sont toutefois difficiles d'entretien.

Au début du XIX^{e} siècle, des rues ont un pavage en cailloux de 20 à 25 centimètres (8 à 10 pouces) de longueur et de 7,5 à 25 centimètres (3 à 10 pouces) d'épaisseur, posés pointe vers le bas sur un fond de sable; la surface du pavage est convexe et il y a un égout de chaque côté. Quelques décennies plus tard, le pavage est fait de pierres posées à plat. À la fin du XIX^{e} siècle, les pierres sont posées en oblique sur un fond de sable, ce matériau comblant aussi les interstices. D'autres chemins ont été recouverts d'une couche uniforme de gravier de 22,5 centimètres (9 pouces) d'épaisseur, sur toute leur longueur et sur une largeur de pas moins de 2 mètres (7 pieds), après une préparation spéciale de l'infrastructure.

Les chemins macadamisés, dont il est fait mention dans le premier quart du XIX^{e} siècle, sont construits avec de la pierre dure concassée. La technique consiste à recouvrir un rang de grosses pierres de couches de gravier, de plus en plus fin, bien compactées. La pierre est tassée à l'aide d'un rouleau, en gardant au chemin une surface convexe, du centre vers les côtés. On recouvre le tout de sol argileux, pour l'imperméabiliser et permettre l'écoulement des eaux de surface vers des fossés assez profonds, de chaque côté. L'enduit peut également être une mince couche de goudron. À la fin du XIX^{e} siècle, seulement les principales artères de Montréal et de Québec sont en macadam.

Avec l'industrialisation des villes, le transport routier prend de plus en plus d'importance pour l'approvisionnement en matières premières et l'expédition de produits finis. Le revêtement des rues devient une grande préoccupation. On fait l'essai de divers matériaux : blocs de cèdre, granito, asphalte, pavés en brique. De plus, la recherche de salubrité force les villes à trouver des solutions pour que le revêtement se nettoie facilement. À l'aube du XX^{e} siècle, on favorise les chaussées unies en bitume ou en béton. Le bitume est livré chaud, étendu manuellement ou à l'aide de niveleuses motorisées, puis compacté au moyen de rouleaux. Un autre revêtement, le « tapis d'enrobés » ou « ciment asphaltique » est fait d'un mélange de gravier et de bitume chaud; ce produit est étendu sur la route, puis compacté. Les chaussées asphaltées sont devenues populaires à cause de leur dureté, de leur durabilité et surtout de leur élasticité. La première mention du mot « asphalte » à Québec remonte à 1890, mais l'utilisation de ce procédé se répand entre 1893 et 1899 pour les artères très fréquentées.

Les trottoirs, d'abord en bois, sont l'objet de nombreuses réparations. Par la suite, on adopte la pierre et, à la fin du XIX^{e} siècle, on a recours au béton et à l'asphalte. Il est important de noter

que la construction des routes et autres voies publiques a grandement influencé l'exploitation des carrières et des sablières.

Tant au Régime français qu'au Régime anglais, les rues mesurent de 3,5 à 11 mètres de largeur, selon leur emplacement et leur fonction. À cette époque, la largeur des rues est souvent déterminée par les commerçants qui s'y installent. Les voies principales atteignent 11 mètres, les voies secondaires ont de 7 à 9 mètres, tandis que les ruelles ont habituellement 6 mètres. L'établissement d'une route comprend diverses opérations, dont l'étude du tracé en fonction des points à relier, la détermination des profils, l'exécution des terrassements et la mise en place du revêtement. Avec les années, des normes ont été édictées pour la construction des routes, des ponts, des trottoirs. On prévoit leur largeur, le dégagement de chaque côté, la hauteur du garde-fou, l'espacement des poteaux, l'emplacement des lampadaires, les dispositifs de signalisation, etc. Plus tard, les autorités ont normalisé les feux de circulation et établi les codes de la route, les limites de vitesse, les règlements de stationnement

2. Aperçu historique

Jusqu'au XVIII^{e} siècle, les cours d'eau sont les seuls chemins reliant Québec et Montréal. À la suite du développement des seigneuries, on aménage des routes terrestres, qui permettent aux censitaires de se rendre à l'église ou au moulin seigneurial. Il s'agit des premiers éléments d'une organisation sociale de l'espace. Les chemins publics, dont les tracés recoupent souvent les sentiers empruntés par les Amérindiens, sont créés et entretenus par des corvées. Parfois, le travail est exécuté par les militaires.

En 1706, une ordonnance du Conseil Supérieur de la Nouvelle-France enjoint au grand voyer de voir à la construction de la première route importante, le Chemin du Roy, qui sera inauguré 30 ans plus tard. On raccorde par des tronçons de route tous les chemins seigneuriaux; on construit des ponts, reliant ainsi Québec à Montréal, par la rive nord du Saint-Laurent. Puis, d'autres routes, qui partent des voies d'eau, pénètrent à l'intérieur des terres et facilitent le commerce. Des habitations sont construites le long de ces routes. Lorsqu'il ne reste plus de terres disponibles dans les premiers rangs, on en ouvre de nouveaux derrière.

Toute construction de chemin est à la charge des usagers. Durant le Régime français, chaque citoyen entretient la partie de route devant sa propriété. L'hiver, en milieu rural, les chemins sont roulés; en milieu urbain, les rues sont déblayées avec l'aide de chevaux et de grattes. La création du système postal au début du XIX^{e} siècle exige aussi la construction de routes. Les premiers règlements de la circulation dans les rues de la ville de Québec sont adoptés dès le Régime français, tandis que la première loi établissant un système de voirie est votée en 1796.

Après l'avènement du rail, le transport par chemin de fer est favorisé par le gouvernement, et le système de communication terrestre reste peu développé jusqu'au milieu du XIX^{e} siècle. Toutefois, l'augmentation de la population, l'extension des villes et le besoin de transports en commun imposent des améliorations au réseau routier. On exproprie des terrains pour redresser et prolonger les rues; on construit des trottoirs; on procède à des travaux d'aqueduc, d'égout, de pavage. Près des grandes villes, des chemins à barrières ou à péage, administrés par des sociétés autonomes, sont établis pour faciliter le transport des provisions jusqu'aux marchés.

En 1841, l'administration des chemins passe sous la direction des municipalités. La responsabilité d'approuver les projets de rues en regard des lois en vigueur est confiée à l'inspecteur des chemins. Les autorités municipales, qui ne sont pas intéressées à hausser les taxes pour améliorer les routes, trouvent que les subventions versées aux villes par le gouvernement sont trop faibles. Devenue le nœud des communications, la plaine de Montréal s'en tire assez bien, tandis que les régions périphériques sont sous-équipées. Aussi, dans la dernière moitié du XIX^{e} siècle, des milliers de colons quittent la province, parce que les terres non cultivées en région sont trop difficiles d'accès et parce que le gouvernement apporte peu d'aide aux mouvements de colonisation.

Au début du XX^{e} siècle, le succès de l'automobile oblige le gouvernement à améliorer les routes; la voirie devient sa priorité économique. En 1912, il adopte la « loi des bons chemins » et construit, la même année, la première route moderne du Québec; elle relie Montréal et les États-Unis, contribuant à l'essor du tourisme. On octroie annuellement des sommes substantielles pour la construction de chemins de colonisation. Faisant d'abord partie du ministère de l'Agriculture, le ministère de la Voirie devient autonome en 1914. Après la Première Guerre, le réseau routier est considéré comme un facteur-clé du développement économique.

En 1927, la Législature de la province autorise le gouvernement à assurer l'entretien de tous les chemins améliorés (bitumés) de la province, et de ceux qui le seront, et à en assumer les frais; cette loi est un précédent dans toute l'Amérique. Le Québec est alors partagé en districts et en divisions, chacun contrôlant la construction et l'entretien de tous les chemins ruraux dans les limites de son territoire. L'entretien hivernal ne débute qu'en 1929, le gouvernement déneigeant alors 128 kilomètres (80 milles) de routes près de Montréal et de Québec. La nouvelle route entre Québec et Montréal (rive nord) ne sera ouverte à la circulation qu'en 1943. En 1950, seule la région de la Côte-Nord n'est pas reliée par route avec les grands centres de la province. La voirie a été un cheval de bataille électoral, surtout du temps de Duplessis, alors que d'importants travaux précédaient généralement l'année des élections. Dans un contexte semblable, il existait peu de politique cohérente de construction routière.

Si à la fin de la Deuxième Guerre, l'automobile est un luxe que seule une minorité de gens peut se payer, après 1960, autobus, automobiles et camions deviennent les moyens de transport privilégiés. Le transport par camion concurrence le rail. L'automobile, de plus en plus présente, apporte un nouveau mode de vie et une nouvelle conception de l'urbanisme; les gens pouvant se déplacer facilement, les banlieues se développent et les usines s'installent dans de nouvelles zones industrielles. Le réseau routier étant incapable d'absorber cet accroissement rapide, de gros budgets sont votés pour améliorer les infrastructures de transport. Entre 1961 et 1976, on procède à la réfection et à la modernisation du réseau routier existant, et l'exposition universelle de 1967 confère un caractère d'urgence aux travaux en cours.

En milieu urbain, on assiste à la construction du boulevard Métropolitain, de l'autoroute Transcanadienne, des autoroutes des Cantons-de-l'Est et de la Rive-Nord, des autoroutes Décarie et Ville-Marie à Montréal, des autoroutes de ceinture autour de Montréal et de Québec, du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et du pont Pierre-Laporte. Les autoroutes font de Montréal le cœur d'un réseau routier qui la relie aux grandes villes canadiennes et américaines. Certes les voies rapides qui relient les centres-villes aux banlieues facilitent les déplacements massifs, mais elles provoquent aussi une désaffection à l'égard du transport en commun. À cette époque, des efforts sont mis pour le développement des routes de l'Abitibi, du Saguenay

et du Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord et de la Gaspésie; on construit des portions de route et on en prolonge d'autres, de manière à relier ces régions entre elles et aux grands centres.

Ces dernières années, le développement de l'automobile et le perfectionnement des techniques de construction des routes ont bouleversé le réseau routier traditionnel. On a abandonné les anciens tracés pour de nouveaux plus rectilignes, contournant les villages. Les projets d'autoroutes en milieu urbain ont été arrêtés, ou sinon remis *sine die*, afin de limiter leur impact désastreux sur les villes.

3. Nombre de structures anciennes

Les statistiques officielles indiquent le nombre total de milles de chemins publics, à l'exclusion de ceux des grandes villes, et le nombre total de milles de chemins de colonisation. On y trouve aussi le nombre de ponts-routes.

• Chemins publics

Le nombre de milles de chemins publics a augmenté au cours des ans, surtout après l'arrivée de l'automobile. En 1916, il y a 34 072 milles de chemins publics et en 1928, 31 342 milles. En 1961, les chemins publics s'étendent sur 53 572 milles.

Tableau 1

Chemins publics, 1950

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 40 922 milles Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1950.

• Chemins de colonisation

Les premières statistiques, qui remontent à 1909, donnent un total de 593 milles de routes de colonisation. En 1920, il y en a 1414 milles, et en 1930, 1890 milles. Pendant la Deuxième Guerre, ce secteur se développe, puisqu'en 1944-1945, le total s'élève à 2762 milles. Quelques années plus tard, soit en 1949, les chemins de colonisation s'étendent sur 4517 milles.

Tableau 2

Chemins de colonisation, 1939-1940

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	24	67	13	55	23		24				2	69		3	30	29

Total : 339 (2915 milles) Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1950.

• Ponts-routes

De nombreux ponts-routes sont construits chaque année, grâce à des subventions gouvernementales. En 1908, il y en a 24. Au cours des années suivantes, le nombre de construction est de 40 à 50 ponts par année. En 1920, il est de 58, et en 1930, de 68. De 1932 à 1936, on note une diminution, suivie d'une reprise dès l'année suivante, avec la construction de 46 ponts. Entre 1941 et 1943, il n'y aura que 17 nouveaux ponts. Après la guerre, on remarque une reprise, alors que l'on construit 95 ponts en 1945, et 160 en 1948. Ainsi, de 1908 à 1949, on a réalisé 2159 ponts-routes, avec des fonds fournis par le gouvernement du Québec.

Tableau 3

Ponts-routes, 1939-1940

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1	45	5	100	4		1	1				13		9	12	33

Total : 224 (53 milles) Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1950.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données pour les chemins publics, les chemins de colonisation et les ponts-routes ne sont pas disponibles.

Tableau 4

Routes et voies publiques, 1994

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 5

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 6

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 7

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Les renseignements concernant les demandes antérieures à 1980 sont approximatifs, compte tenu du fait qu'ils ont été obtenus grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie.

Tableau 8

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1		4								2	1				

Total : 8

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Tronçon de la route 132	Saint-Nicolas	12	87-04-21
Rang de la Station	Saint-Paulme	01	79-01-01
Chemin du Cap-Tourmente	Saint-Joachim	03	78-01-01
Grande Allée	Québec	03	74-01-01
Rue Saint-Louis	Québec	03	62-01-01
R. R. 2	Baie-Saint-Paul	03	Inconnue
Route gaspésienne, travaux de voirie	Gaspé	11	Inconnue
Route 132	Newport	11	Inconnue

5.5 Biens protégés par un autre statut

Aucun.

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 9

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1													

Total : 1

ETHNOTECH INC.
Évaluation d'un tronçon de la route 132 : Saint-Nicolas, Québec, ministère des Affaires culturelles, direction régionale de Québec, 1987, 177 p.
MAC-04008, 4230-0249

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

THIBAULT, Marie-Thérèse.
Étude sur l'état et les techniques de pavage des rues à la Place Royale, ville de Québec, aux XVII^e^, XVIII^e^ et XIX^e^ siècles, Québec, 1972, 21 p., plus appendices.
MAC-04008, 4230-0321

6.4 Divers

BALL, Norman R. (sous la direction de).
Bâtir un pays : Histoire des travaux publics au Canada, Montréal, Boréal, 1988, 331 p.
MAC-04004, 1670-39489

BOUCHARD, René et collaborateurs.
Itinéraire toponymique du Chemin du Roy, Québec-Montréal, Études et recherches toponymiques 2, Québec, Commission de toponymie, 1981, 63 p.
MAC-04004, F1051.4 B752

COMMISSION DES MONUMENTS ET SITES.
Continuité, n° 62, Québec, Commission des monuments et sites, automne 1994.
MAC-04008

HARE, John et Honorius PROVOST.
Voirie et peuplement au Canada français — La Nouvelle-Beauce, publication n° 3, Québec, Société historique de la Chaudière, 1965, 34 p.
MAC-04004, F1053 S878 3

MARTEL, Jules (Frère), s. c.
Histoire du système routier des cantons de l'Est avant 1855, Ottawa, Université d'Ottawa, thèse, 1960, 231 p.
MAC-04008, 4230-0708

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD.
Route panoramique laurentienne : Partie au Québec, Document n° IC0012, Ottawa, Parcs Canada, Affaires indiennes et du Nord, 1973, 63 p.
MAC-04004, HE357 089

MINISTÈRE DES TRANSPORTS.
La signalisation du produit touristique québécois : Normes de signalisation touristique commerciale. Québec, ministère des Transports, [illegible], [illegible] p.
[illegible]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS.
Normes, Tome 2. Québec, ministère des Transports, [illegible], n. p.
[illegible]

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES.
Recherche en matière de routes et de transports routiers : Remise en état et renforcement des ouvrages d'art. Paris, OCDE, [illegible], [illegible] p.
[illegible]

PROVOST, Honorius (M. A.).
Chaudière Kennebec, grand chemin séculaire. Québec, Éditions Garneau, [illegible], [illegible] p.
[illegible]

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 10

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Autres équipements collectifs

Tableau 4

Autres équipements collectifs

Région	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16
Nombre																

Fonte

6.3 Lieux historiques

Tableau 5

Lieux historiques

Région	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16
Nombre																

Fonte

6. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	6a (1)
Recherche documentaire	Denis Gagnon	6a (1)

Ponts et ouvrages de génie (ponts couverts)

45191

1. Technologies et structures

Par définition, le pont est un ouvrage de construction franchissant un espace et reliant deux points séparés par une dépression ou un obstacle quelconque. Les ponts se divisent en deux grandes classes[1] : les ponts dormants ou fixes et les ponts mobiles. Ces derniers se caractérisent par un tablier (plancher du pont servant de voie) mobile : *a* une partie ou sur la totalité de sa longueur permettant ainsi d'interrompre à volonté le passage. Par opposition, on appelle pont dormant, un pont dont le tablier n'est pas mobile.

Les principaux types de ponts mobiles sont : le pont-levis (dont le tablier se relève en pivotant sur une extrémité), le pont basculant (dont le tablier bascule autour d'un arc horizontal médian), le pont levant (dont le tablier se lève ou se baisse en gardant sa position horizontale), le pont roulant (dont le tablier glisse, en position horizontale, le long de l'axe du pont ou perpendiculairement à celui-ci) et le pont tournant (dont le tablier tourne sur un pivot en restant dans le même plan horizontal). Les ponts fixes[2] sont à poutre continue (à poutres indépendantes, à poutre simple, cantilever), en forme d'arc (pont à tablier intermédiaire, à tablier inférieur, à béquilles, etc.) et suspendus (à haubans, en éventail, en harpe).

La principale caractéristique d'un pont est sa longueur déterminée par la largeur de l'obstacle (rivière, vallée, voie ferrée, route, etc.) à traverser. Selon l'importance de l'obstacle, le pont se composera d'une ou de plusieurs travées. On appelle « travée » la portion d'un pont comprise entre deux points d'appui. Un pont d'une seule travée repose sur deux culées (massif de maçonnerie servant d'épaulement) situées à chaque extrémité; un pont de plusieurs travées s'appuie sur un ou plusieurs piliers (support en maçonnerie recevant la poussée de deux voûtes successives). La « portée » d'un pont est donc la longueur de chaque travée et, selon la structure du pont, la portée peut être plus ou moins longue.

Presque tous construits au XIX^e^ siècle, la majorité des ponts couverts au Québec (plus de 80 %) appartiennent au type « Town élaboré ». Dès le début, les ingénieurs ont opté pour le modèle « Town », tout en apportant d'importantes modifications à la structure brevetée en 1820. Les pièces de bois étaient alors de dimensions réduites et assemblées à l'aide de clous plutôt qu'avec des chevilles de bois. De plus, des tiges de tension en acier ainsi que des poteaux verticaux ont été ajoutés à la structure.

Cette ingénieuse invention conçue par l'architecte américain Ithiel Town se caractérise par sa force et la simplicité de sa construction. Ce procédé ne nécessitait que des pièces de bois de dimensions courantes, disponibles localement et faciles à assembler par une main-d'œuvre locale. Le type de pont « Town élaboré » possède une ferme à treillis composée de madriers s'entrecroisant et retenus l'un à l'autre à chaque intersection par un clou. Le haut et le bas de ce treillis sont fixés par deux rangées doubles de madriers pour éviter une trop grande flexibilité; le

---

1. *Architecture. Principe d'analyse scientifique. Méthode et vocabulaire*. Ministère des Affaires culturelles, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Paris, Imprimerie nationale, s. d., p. 258.

2. Jean-Claude Corbeil. *Dictionnaire thématique visuel*. Québec Amérique, 1986, p. 400.

treillis est renforcé par des poteaux verticaux doubles disposés régulièrement. Des tiges de tension d'acier verticales renforcent à leur tour la structure. Enfin, des croisillons solidifiés par des contrevents droits avec des jambes de force empêchent les mouvements latéraux entre les deux fermes. Cette structure de pont permettait d'obtenir des travées atteignant 48 mètres (160 pieds) et représentait un avantage évident compte tenu de la largeur de nos cours d'eau.

Généralement, cette structure est couverte d'un toit à deux versants, de bardeaux ou de tôle métallique lambrissée d'un revêtement de planches horizontales. Les murs latéraux ont une ou deux ouvertures pour favoriser l'éclairage et pour diminuer la pression du vent qui s'engouffre à l'intérieur. Les portiques, situés à chaque extrémité, ont un linteau, généralement à « angle oblique », des jambages, de chaque côté de l'entrée, et des larmiers, à la rencontre du toit et des murs verticaux. À l'intérieur, la plupart des ponts ont un lambris pour protéger la structure contre les intempéries; ce lambris est du même type que le revêtement extérieur. Le tablier du pont est généralement formé de plusieurs épaisseurs de madriers reposant sur des poutres transversales. Le pavé est aussi formé de madriers, posés longitudinalement, pour éviter les vibrations au passage d'une voiture. Enfin, à quelques centimètres du pavé, un chasse-roue ou un garde-fou protège la structure du pont. Entre ces deux types de structures, s'insère le « Town intermédiaire », principalement utilisé pour les chemins de fer. Le treillis est alors renforcé par des poteaux verticaux, dont l'espacement varie d'une dizaine à une vingtaine de pieds. Ce type de pont sera ensuite repris pour le réseau routier.

Une autre structure qui a connu un certain succès auprès des constructeurs locaux de ponts couverts est le type « Howe », du nom de son inventeur; on le désigne aussi sous l'appellation « ferme à croix de Saint-André ». Cet inventeur a introduit des tiges de tension ajustables, en acier, afin de pallier la faiblesse relative du bois. La structure Howe a été abondamment utilisée par les compagnies de chemin de fer. On a aussi construit des ponts dont la ferme était à poinçons multiples. Cependant, ce type de structure était moins répandu, à cause de sa complexité nécessitant l'emploi de gens de métier. Enfin, un quatrième type de structure, désigné sous l'appellation « Mc Colleen » (du nom de l'inventeur), a été conçu à l'origine pour une utilisation ferroviaire. La forme arquée de ce type de structure lui a valu le surnom de pont arc-en-ciel. De ces ponts construits au cours des années 1850-1865, il ne reste aujourd'hui qu'un seul exemplaire, le pont de Powerscourt à Hinchinbrooke.

Par souci de protection pour le bois exposé à la pluie et au soleil, on peinturait les ponts. Pendant la grande période de construction des ponts couverts, les pigments rouges, facilement disponibles sur le marché, s'avérent être le choix le plus économique. Cette couleur, que l'on trouve également sur les granges assez anciennes, est à l'origine du surnom de « pont rouge ».

2. Aperçu historique

Le réseau routier du Québec a connu un développement relativement tardif compte tenu des conditions climatiques souvent difficiles et du système hydrographique (en particulier les rivières) complexe.

Il semble que les premiers ponts construits aux XVIII[e] et XIX[e] siècles ont été des structures très simples et de faible portée, faites avec des piliers rapprochés ou enjambant des cours d'eau étroits. Dès qu'une rivière était plus importante, en profondeur et en largeur, on devait utiliser le bac. L'avènement des chemins de fer a amené une nouvelle technologie permettant la

construction de ponts de plus grande portée. On a utilisé le bois puis l'acier pour les ouvrages importants.

Le premier pont à enjamber le Saint-Laurent a été achevé en 1859; il s'agit du Pont Victoria, reliant Montréal à Saint-Lambert. À l'origine, ce pont était couvert et ne desservait que les trains. Ce n'est que lors de sa restauration, quarante ans plus tard, qu'on y a ajouté une travée à deux voies pour la circulation routière. Le XX^{e} siècle connaîtra par la suite plusieurs grandes réalisations tant au niveau des routes que des ponts, dont la dernière est le pont Pierre-Laporte inauguré en 1970. Cependant, il faudra attendre l'arrivée de l'automobile pour que le Québec se dote d'un véritable réseau routier national comportant une importante infrastructure.

Le phénomène des ponts couverts est international et très ancien. Cette technologie a vite été adoptée au Canada, principalement au Nouveau-Brunswick et au Québec. Le premier pont couvert au Québec aurait été construit en 1835, à Cookshire, dans les Cantons-de-l'Est. C'est d'ailleurs en Estrie, colonisée majoritairement par des loyalistes américains, que l'on trouve les plus anciens ponts couverts du Québec. Il semble que la majorité d'entre eux ont été à péage au début de leur utilisation.

La grande période de construction des ponts couverts correspond aux années 1930. À cette époque, la vague de colonisation exige l'ouverture de nouveaux territoires, le tracé de nouvelles routes et inévitablement la construction de nouveaux ponts durables. La majorité de ces ponts dits « de colonisation » adoptent le même type de structure appelé « Town », du nom de son inventeur Ithiel Town. La simplicité de cette structure à treillis de bois et l'utilisation des matériaux locaux expliquent ce choix. D'ailleurs, à l'époque, le ministère de la Colonisation fournissait le plan, les ingénieurs-conseils et le salaire des ouvriers, alors que les municipalités fournissaient les matériaux, les propriétés riveraines et les terrains. La crise économique jouera aussi un rôle. Afin de contrer le chômage, le gouvernement du Québec accordera également des subventions à plusieurs municipalités pour des projets d'ouverture de nouveaux rangs ou de nouvelles routes dont l'accès est rendu possible par la construction de ponts.

La raison pour laquelle on construit tant de ponts couverts est fort simple. Comme la structure des ponts est en bois, les intempéries attaquent les ponts ouverts et provoquent rapidement le pourrissement des poutres. En protégeant la structure par un mur et en la coiffant d'un toit, on en prolonge considérablement la durée. Ainsi, en prévenant la détérioration rapide de la structure par les éléments, on parvient à prolonger leur durée de vie de plus de cent ans.

Mis à part leur importance comme moyen de communication, les ponts avaient d'autres utilités communautaires. Ainsi, l'entrée des ponts couverts servait à l'affichage et était couramment placardée d'avis publics et de diverses annonces d'événements sociaux qui se tenaient dans la paroisse (parties de cartes, encans, etc.). Dans plusieurs localités, ces ponts constituaient les plus vastes espaces couverts; on y tenait donc diverses activités, tels des encans et des réunions. Plusieurs établissements commerciaux ont été bâtis près des ponts, qui étaient souvent situés à des endroits stratégiques : magasin général, pompe à essence, etc.

La popularité des ponts couverts a diminué rapidement lorsqu'on a remplacé le bois par le béton armé, le fer et l'acier, matériaux que la pourriture n'atteint pas. De plus, les charges de plus en plus lourdes transportées principalement par les camions forceront le remplacement de très nombreux ponts couverts. Enfin, incendies, vandalisme, inondations ou démolitions auront raison d'un grand nombre de ces ponts en bois, dont une centaine à peine subsistent encore

aujourd'hui au Québec. Pour plusieurs municipalités ou autres propriétaires, la disparition du pont couvert était la condition essentielle à la construction d'un pont neuf. D'autres les ont convertis en remise, en grange, etc.

3. Nombre de structures anciennes

Les statistiques ne font état, mis à part le nombre de ponts couverts, que du nombre de ponts métalliques construits grâce à des subventions du gouvernement, accordées à partir de 1908. Cette année-là, les subventions ont permis de construire 24 ponts. Par la suite, les chiffres fluctuent : 71 ponts sont construits en 1913-1914, 49 en 1923-1924, 78 en 1930-1931, 9 en 1941-1942 et 86 en 1944-1945.

Tableau 1

Ponts métalliques construits avec des subventions gouvernementales, 1930-1931

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 78 Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1945-1946.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les statistiques ne concernent que les ponts couverts en bois. Le Québec aurait déjà compté jusqu'à 1000 ponts couverts sur son territoire. Aujourd'hui, il en reste un peu plus d'une centaine. La plus forte concentration se trouve en Abitibi; viennent ensuite l'Estrie, la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent et l'Outaouais.

Tableau 2

Ponts couverts en bois, 1978

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	17	6		12	16		6	29	1	3	4	9		2	9	6

Total : 120 Source : MTCP, *Ponts couverts*, p. 5-13.

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R							2								2	1
Ci					3							1				
Total					3		2					1			2	1

Total : 9 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Pont couvert de Milby	Ascot (Waterville)	05	MHCi
Pont de Capleton	Ascot (Hatley)	05	MHCi
Voie ferrée, halle à marchandise et pont de fer du Quebec Central	Courcelles	05	MHCi
Pont Bowman	Bowman (Val-des-Bois)	07	MHC
Pont Marchand	Mansfield-et-Pontefract	07	MHC
Pont Napoléon-Grondin	Saint-Éphrem-de-Beauce	12	MHCi
Ponts de Ferme-Rouge – pont Est	Kiamika	15	MHR
Ponts de Ferme-Rouge – pont Ouest	Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles	15	MHR
Pont de Powerscourt	Hinchinbrooke	16	MHC

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Les renseignements concernant les demandes antérieures à 1980 sont approximatifs, compte tenu du fait qu'ils ont été obtenus grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie.

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	2			3	2		2	3	2			1		1	2	1

Total : 19

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Ponts couverts (2) (Ponts de Ferme-Rouge)	Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles	15	85.11.26
Pont couvert (Pont Bowman)	Bowman (Val-des-Bois)	07	85.07.11
Pont couvert Marchand	Mansfield-et-Pontefract	07	85.01.16
Pont couvert de Baie-Saint-Ludger (Pont Émile-Lapointe)	Pointe-aux-Outardes	09	84.11.13
Pont couvert Grandchamp	Sainte-Geneviève-de-Berthier	14	84.06.21
Pont couvert de Powerscourt	Hinchinbrooke	16	84.06.21
Pont couvert (Pont Levasseur)	Authier-Nord	08	84.01.23
Ponts couverts (2)	Val-Senneville	08	84.01.23
Ponts de Grassy Narrow (2)	Moffet	08	82.04.28
Pont couvert	Ascot	05	80.11.02
Pont, rivière Moisie	Moisie	09	79.00.00
Pont couvert (Pont Rouge)	Sainte-Jeanne-d'Arc	01	77.00.00
Pont couvert (Pont Bordeleau)	Saint-Séverin	04	77.00.00

Pont couvert	Ruisseau-Plat	04	76.01.01
Pont couvert et maison (couvert) (Pont Saint-André)	Saint-Sylvestre	12	75.00.00
Pont couvert Durette	Matane	01	Inconnue
Pont suspendu sur la rivière Saint-Maurice, route 153	Grand-Mère	04	Inconnue
Pont couvert	Lac-Drolet	05	Inconnue
Pont couvert (Ponts de Ferme-Rouge)	Kiamika	15	Inconnue

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Pont couvert de Powerscourt	Hinchinbrooke	16	DCLMHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre						1										

Total : 1

SOCIÉTÉ D'ARCHÉOLOGIE ET DE NUMISMATIQUE DE MONTRÉAL (S.A.N.M.).
Évaluation architecturale et historique : Tunnel Beaudry (BjFj-63), Québec, ministère des Affaires culturelles et Ville de Montréal, 1990, 57 p., plans.
MAC-04010, 4230-0974

6.2 Inventaires

COULOMBE, Alain.
Mise en situation des ponts couverts en Estrie, Sherbrooke, ministère des Affaires culturelles, Direction de l'Estrie, 1988, 12 p., fiches et photos.
MAC-04019, s. c.

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Dossier d'inventaire : Ponts couverts de l'Estrie, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction de l'Estrie.
MAC-04019

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES PONTS COUVERTS INC.
Les ponts couverts du Québec, Québec, ministère des Affaires culturelles, Société québécoise des ponts couverts inc., 1988, 11 p.
MAC-04004, 1670-3886R

THIBAULT, Henri-Paul.
Proposition d'un programme de conservation et de mise en valeur des ponts couverts du Québec, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Service des études et expertises, 1981, 105 p.
MAC-04008, 4236-01

6.3 Études thématiques

GAGNÉ, Yolande-Lynda.
Les ponts couverts du Lac Ha! Ha! : « Comté Chicoutimi : Boileau », Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction des services centraux, 1985, 108 p.
MAC-04004, 1670-0276-R

JEAN, Régis.
Évaluation patrimoniale des ponts couverts de la Municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette, Québec, ministère des Affaires culturelles et MRC de Rimouski-Neigette, 1990, 64 p.
MAC-04015, s. c.

THIBAULT, Henri-Paul.
Rapport préliminaire sur les ponts couverts du Québec, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Service des études et expertises, 1981, 529 p.
MAC-04008, 4236-01

6.4 Divers

ALLEN, Richard Sanders.
Covered Bridges of the Northeast, Lexington (Massachusetts), The Stephen Greene Press, revised edition, 1982, 121 p.
MAC-04004, 1670-1094-R

AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS.
American Wooden Bridges, New York, American Society of Civil Engineers, ASCE, Historical Publication nº 4, 1976, 176 p.
MAC-04004, TA 145 A 811 4

ARBOUR, Gérald et autres.
Les ponts rouges du Québec, Saint-Eustache, Société québécoise des ponts couverts inc., 1986, 80 p.
MAC-04004, 1670-0735-R

BALL, Norman R.
« Vision, cœur et raison » : L'ingénierie au Canada de 1887 à 1987, Ottawa, Musée national des sciences et de la technologie, Musées nationaux du Canada et Commission du tricentenaire de l'ingénierie inc., 1987, 176 p.
MAC-04008, 1670-0347-R

BÉLANGER, Claude.
Les ponts couverts du Québec, Québec, ministère de la Voirie, Service technique de la circulation, Division des aménagements connexes, s. d., s. p.
MAC-04004, TG 27 Q 3 B426P

HARRINGTON, Lyn and Richard.
Covered Bridges of Central and Eastern Canada, Montréal, McGraw-Hill Ryerson Limited, 1976, 88 p.
MAC-04004, TG 26 H 299

HOWARD, Andrew R.
Covered bridges of Connecticut – A Guide, Unionville (Connecticut), The Village Press, 1985, 41 p.
MAC-04004, 1670-0671-R

HOWARD, Andrew R.
Covered bridges of Maine – A Guide, Unionville (Connecticut), The Village Press, 1982, 43 p.
MAC-04004, 1670-0672-R

HOWARD, Andrew R.
Covered bridges of Massachusetts – A Guide, Unionville (Connecticut), The Press Village, 1978, 46 p.
MAC-04004, 1670-0670-R

LE COMITÉ DE PLANIFICATION DE LA MUNICIPALITÉ DE STANSTEAD.
Le plus vieux pont au Québec, Stanstead, Le comité de planification de la Municipalité de Stanstead, s. d., 15 p., annexe.
MAC-04004, TG 26 P737

L'HÉBREUX, Michel.
Une merveille du monde le Pont de Québec : Son historique, sa technique de construction, ses effondrements, ses reconstructions, Sainte-Foy, Les Éditions La Liberté, 1986, 198 p.
MAC-04008, 1670-0342-R

MINISTÈRE DU TOURISME, DE LA CHASSE ET LE LA PÊCHE.
Ponts couverts = Covered bridges, Québec, ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, Direction générale du tourisme, 1977, 13 p.
MAC-04004, 1670-0296-R

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES.
Recherche en matière de routes et de transports routiers : Remise en état et renforcement des ouvrages d'art, Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 1983, 116 p.
MAC-04004, 1670-4106

THE NATIONAL SOCIETY FOR THE PRESERVATION OF COVERED BRIDGES INC.
World Guide to Covered bridges, The National Society for the Preservation of Covered Bridges Inc., edited by Richard T. Donovan, 1980, 193 p.
MAC-04004, 1670-0724-R

THE NATIONAL SOCIETY FOR THE PRESERVATION OF COVERED BRIDGES INC.
World Guide to Covered Bridges, The National Society for the Preservation of Covered Bridges Inc., edited by Betsy and Philip Clough, 1956, 141 p.
MAC-04004, HE 375 N 277

TREMBLAY, Rosaire et Thérèse Dallaire.
Ponts du Québec, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1979, 281 p.
MAC-04004, 1670-1413-R

WHEATON CONGDON, Herbert.
The Covered Bridge : An Old American Landmark, Middlebury, Vermont Books, 1973, 151 p.
MAC-04004, 1670-0298-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre							1		2			1				

Total : 4

Mansfield et Pontefract(07)
Pont couvert Marchand
Lieu historique

Village de Sacré-Coeur (10)
Pont couvert Louis Gravel
Lieu historique

Pointe-aux-Outardes (09)
Pont Émile-Lapointe (ou de Baie-Saint-Ludger)
Lieu historique

Notre-Dame-des-Pins (12)
Pont couvert Perrault
Lieu historique

6. Références

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Françoise Dubé	01-09
Recherche documentaire	Denis Gagnon	05-11

Centraux téléphoniques et radiodiffusion

4711

1. Technologies et structures

1.1 Technologies

• Télégraphie

La télégraphie est considérée comme l'une des premières applications pratiques importantes de l'électricité. Les premiers messages sont expédiés par des appareils électriques manuels. L'opérateur utilise un poste émetteur doté d'une sorte de clavier appelé manipulateur; des fils, qui vont des piles aux lignes extérieures, lui sont rattachés. Le manipulateur sert à établir ou à interrompre le contact avec les fils à travers lesquels passe le courant dirigé vers le poste récepteur. Le poste émetteur possède une bobine magnétique ou électroaimant. Le courant d'arrivée met en mouvement un levier en direction de l'électroaimant. Lorsque le courant est interrompu au poste émetteur, le courant magnétique s'arrête et le levier revient à sa position initiale.

Le message est d'abord transmis en alphabet Morse, soit une succession de points et de traits. Puis, des imprimantes télégraphiques, qui traduisent les points et les traits en lettres ordinaires, font leur apparition. La télégraphie sans fil (T.S.F.) ou radiotélégraphie, qui permet la transmission par ondes hertziennes, arrive au début du XX^e^ siècle. À la fin des années 1920, la transmission téléphonique de messages tapés à la machine est remplacée par le téléscripteur. Dans les années 1950, on emploie tout autant la radiotélégraphie que la télégraphie par fil, et on fait appel à des postes émetteurs et récepteurs automatiques qui traduisent les signaux en caractères d'imprimerie. Vers 1957, les Télécommunications CN-CP offrent le service de Télex; un téléimprimeur à composition directe permet alors à deux abonnés de communiquer sans intermédiaire. Vers la fin des années 1960, les messages télégraphiques sont transmis à l'aide du téléscripteur et du bélinographe et les réseaux publics de télégraphie sont commandés par des ordinateurs. Le Data-Phone est un service de téléinformation qui capte les impulsions émises par des cartes perforées ou des rubans de calculatrices, et les transforme en signaux sonores qui sont à leur tour acheminés par les lignes téléphoniques publiques ou privées. À compter de 1969, les télégrammes commerciaux sont transmis par l'ordinateur de commutation; cette innovation est sans doute l'événement le plus marquant de la télégraphie depuis que la retransmission par bande perforée a supplanté le manipulateur Morse. Au début des années 1970, le système de communication par satellite entre en vigueur.

• Téléphonie

Le système téléphonique est un réseau reliant entre eux les postes des usagers à l'aide de câbles de transmission aboutissant à des centraux qui assurent la commutation des circuits. Le poste téléphonique transforme l'énergie sonore de la parole en énergie électrique. Les vibrations sonores émises par la voix frappent un disque constitué d'une fine membrane métallique, le diaphragme, et d'autres composantes. Les modulations sont propagées et transmises par un fil électrique jusqu'à un électroaimant qui peut être très éloigné. Cet électroaimant fait vibrer un autre disque placé dans l'écouteur de l'interlocuteur.

C'est Alexander Graham Bell qui, en 1874, a eu l'idée du « téléphone haut parleur à membrane ». En 1900, le système à batterie centrale commence à remplacer les systèmes à magnéto plus anciens et permet la fabrication d'appareils téléphoniques moins encombrants, plus attrayants et plus efficaces. Dorénavant, l'abonné n'a plus à tourner de manivelle pour appeler le central; dès qu'il décroche le combiné, un voyant s'allume au standard et la téléphoniste lui répond sans tarder.

Le premier téléphone public est installé à Montréal en 1899, dans la pharmacie Nicholl, située à l'angle des rues Bleury et Sainte-Catherine. Ce n'est qu'au début des années 1940 qu'on installera les premières cabines téléphoniques extérieures. Dès 1939, un nouveau téléphone à sonnerie incorporée au support est offert, éliminant la sonnerie extérieure accrochée au mur. Des téléphones de plastique de couleur ainsi que des téléphones métalliques font leur apparition dans les années 1950 et, en 1958, le téléphone mains libres muni d'un haut-parleur. Un an plus tard, on propose le pupitre dirigeur à la clientèle d'affaires. Le téléphone Princesse arrive en 1960, puis le téléphone à clavier (Touch-Tone) remplace le téléphone à cadran en 1964. Quatre ans plus tard, le Contempra présente un combiné à cadran incorporé.

Pour la transmission, divers systèmes de commutation automatique sont mis à l'essai au tournant du siècle, mais ils ont un succès relatif. Dès 1915, l'arrivée du tube électronique rend possibles les appels téléphoniques sur des distances illimitées. Au début des années 1920, des systèmes adaptés aux besoins des grands bureaux sont installés grâce à la technique du pas à pas de Strowger, dont l'invention remonte à 1886. En 1955, les systèmes Crossbar sont introduits au Canada. Au lieu d'une action directe de l'abonné sur les commutateurs qui ouvrent la « voie de conversation », comme dans le système Strowger, les numéros composés par l'abonné sont enregistrés dans une mémoire temporaire solidaire du matériel de commande. Le système tire son nom des commutateurs à barres transversales utilisés. Sans ce perfectionnement, l'interurbain automatique ne serait pas aussi accessible aujourd'hui.

Dans cette même décennie, on installe le premier réseau transcanadien à micro-ondes pour transmettre des conversations téléphoniques et des émissions de télévision d'un océan à l'autre. Puis, des systèmes de commutation électronique remplacent graduellement les systèmes à barres transversales, à compter de 1967. Parmi les innovations, il faut mentionner le câble coaxial, qui permet une transmission économique, et le laser. Il faut aussi mentionner une nouvelle technique de transmission par multiplexage, la modulation par impulsions codées, qui permet de vérifier un signal téléphonique à intervalle régulier et fréquent. Chaque échantillon est ensuite codé numériquement, tout comme un signal télégraphique. Les systèmes de commutation numérique sont entrés en service à la fin des années 1970. Depuis, le système de commutation optique a été mis au point grâce à l'utilisation des fibres optiques. La fibre optique est un produit de remplacement du cuivre, qui a longtemps été le principal support de transmission dans le domaine des télécommunications. Enfin, l'introduction de l'informatique dans la commutation a grandement augmenté la capacité de mémoire des centraux téléphoniques.

• Radiodiffusion

On définit la radiodiffusion comme étant l'émission et la transmission, par procédé radioélectrique (ondes hertziennes), de programmes variés. Elle concerne autant la radio que la télévision. La radiodiffusion est caractérisée par l'absence de support matériel pour établir une liaison radio : les ondes électromagnétiques traversent en partie la matière et se propagent dans le vide. Vers 1936, la Société Radio-Canada exploite des stations de 50 000 watts dans les grandes villes, tandis que des transmetteurs-relais spéciaux à faible puissance, qui fonctionnent presque automatiquement, sont installés le long de son réseau; ils augmentent la puissance du signal pour desservir les endroits éloignés ou isolés par des obstacles naturels. À la même époque, on pense à réserver des bandes de fréquences libres sur lesquelles le signal d'une station à grande puissance est protégé de l'interférence des stations utilisant la même longueur d'onde. De façon générale, les stations privées ont une puissance inférieure à 5000 watts, bien que plusieurs n'aient que 1000 watts et d'autres seulement 250 watts. Les stations privées desservent avant tout leur propre localité.

• Télédiffusion

Jusqu'à un certain point, c'est la recherche d'un moyen de transmettre des images par télégraphie qui est à l'origine de la télévision. La télévision est l'ensemble des procédés et techniques employés pour la transmission d'images instantanées d'objets fixes ou en mouvement, après analyse et transformation en ondes hertziennes. Le transmetteur de télévision est une cellule photoélectrique qui transforme les variations d'intensité lumineuse en variations de courant électrique, reproduisant la disposition des ombres et des lumières. Le récepteur de télévision retransforme le courant modulé, de façon à recomposer l'image, tandis que le son est transmis par le procédé de radiodiffusion.

Dès les années 1950, le réseau transcanadien à micro-ondes permet de transmettre des émissions de télévision sur de grandes distances. Aujourd'hui, on utilise deux systèmes de transmission, l'un par satellite, l'antenne parabolique captant son signal, et l'autre par la tour de transmission, qui assure la diffusion des ondes hertziennes. La révolution technologique a beaucoup touché le monde des communications; la télévision a bénéficié de plusieurs améliorations après 1960, dont l'arrivée de la couleur (1966), le passage du film au ruban magnétoscopique, la miniaturisation des appareils, l'avènement de la câblodiffusion et du câblosélecteur, la communication par satellite (1972).

1.2 Structures

Les édifices des compagnies de télégraphie sont de grandeur moyenne, souvent construits en pierre et en brique. Trait caractéristique de certains bâtiments, le toit est percé de nombreux petits orifices destinés à recevoir les fils télégraphiques « en provenance de toutes les directions du Dominion ». À l'intérieur, se trouvent la réception, des bureaux pour l'administration, des salles pour la transmission des messages, l'équipement de traitement des données, le télégraphe, le téléimprimeur, le télex, etc.

La compagnie de téléphone Bell possède des édifices affectés à différentes fonctions. Certains sont occupés par le service de la mécanique, connu depuis 1895 sous le nom de Northern Electric & Manufacturing Company, qui fabrique et distribue de l'équipement téléphonique et des

appareils électriques. D'autres logent les centraux téléphoniques et l'administration. Leur grandeur varie selon la région desservie. Ils accueillent des bureaux, une bibliothèque, un central téléphonique, des comptoirs de renseignements, etc.

Mis à part les édifices des sièges sociaux, les services de radiodiffusion et de télévision logent généralement dans des édifices de grandeur moyenne, près desquels on remarque tours et antennes de transmission. Les stations de radiodiffusion comprennent : studios insonorisés dont un mur est vitré, régies adjacentes, salle des nouvelles, discothèque, salle d'écoute, atelier de réparation, magasin des équipements, bureaux. Parmi les équipements, on remarque : microphones, chaînes stéréo, commandes électroniques, central téléphonique, téléscripteur, bloc d'enregistrement, magnétophones, tourne-disques, disques, cassettes, rubans magnétiques, casques d'écoute.

Quant aux stations de télévision, elles comprennent : studios dont certains peuvent accueillir un auditoire, régies adjacentes, salle des nouvelles, bibliothèque, salles de projection, archives, atelier de graphisme et de maquillage, loges, atelier de réparation, magasins des équipements, des décors, des costumes, divers ateliers de fabrication, chambre noire, salle de montage et de synchronisation, bureaux. On trouve sensiblement les mêmes équipements que dans les studios de radiodiffusion, auxquels s'ajoutent certains appareils spécifiques à la télédiffusion, dont : caméras, écrans-témoins, projecteurs, magnétoscopes. Parfois les équipements sont installés dans un car de reportage.

2. Aperçu historique

Les moyens de communication québécois se sont développés avec les besoins des citoyens, s'améliorant au fur et à mesure des progrès de l'électronique. Avec les années, les grands réseaux de téléphonie, de télégraphie, de radio et de télévision se sont interpénétrés et sont devenus de plus en plus reliés.

• Télégraphie

La première ligne télégraphique canadienne est construite en 1847; elle relie Toronto, Hamilton et Niagara. La même année, la Montreal Telegraph Co. est créée et une ligne est établie entre Québec, Montréal et Toronto. Ailleurs, c'est la British North American Electrical Association qui s'installe; son but est de relier le Québec aux provinces maritimes, mais pendant plusieurs années son réseau ne dépassera pas Rivière-du-Loup. Partout dans la province, c'est l'avance des chemins de fer qui donne son essor à la télégraphie, chaque compagnie faisant précéder ou suivre la construction de sa voie ferrée d'une ligne télégraphique; c'est ainsi que naissent la Canadian Pacific Telegraph, la Great-North-Western Telegraph et d'autres. Le mouvement de fusion qui touche les chemins de fer canadiens s'étend aux compagnies de télégraphie. Ainsi, la Montreal Telegraph Co. absorbe la Toronto, Hamilton and Niagara Telegraph Co. et la Montreal and Bytown Telegraph Co. D'autres compagnies se forment et de nouvelles lignes partant de Montréal rayonnent dans toutes les directions. La Grand Trunk Telegraph Co., qui exploite une ligne entre Québec et Buffalo, livre une concurrence acharnée à la Montreal Telegraph Co., mais bientôt ces deux compagnies et la Great North Western Telegraph Co. fusionnent. Jusqu'à la naissance du C.P.R., à la fin des années 1880, cette nouvelle compagnie aura le monopole de la télégraphie au Canada. En 1929, la Canadian National Telegraph Co. et la Canadian Pacific Telegraph possèdent le réseau le plus étendu.

Depuis la découverte de la télégraphie sans fil en 1901 et la naissance de la Marconi Wireless Telegraph Co. en 1903, le Québec, à l'instar des autres provinces canadiennes, est en communication avec le monde extérieur par ses différentes stations. Au XX^{e} siècle, les lignes télégraphiques sont la propriété de compagnies privées, en particulier des compagnies ferroviaires, le gouvernement fédéral ne possédant et n'exploitant que certaines lignes publiques non rentables. De plus, à partir de 1904, le ministère de la Marine construit un réseau de stations côtières radiotélégraphiques qui servent à communiquer avec les navires approchant des côtes; elles couvrent tout le golfe et la vallée du Saint-Laurent.

La radiotéléphonie ou téléphonie sans fil est la sœur cadette de la télégraphie sans fil. Pendant la Première Guerre, cette nouvelle technologie est mise à la disposition des bateaux de guerre et des avions. Puis, en 1920-1921, elle est mise à la portée du public. Des compagnies d'appareils électriques offrent des concerts qui sont transmis par des postes émetteurs, afin de populariser leurs récepteurs. C'est aussi un moyen pratique de transmettre des messages téléphoniques dans les régions de trop faible densité pour posséder un réseau téléphonique. Le système à ondes courtes en faisceau, mis au point par Marconi, est utilisé en 1932 pour établir un lien direct entre le Canada, la Grande-Bretagne, l'Australie et les États-Unis, par l'intermédiaire du poste de la Canadian Marconi Company à Drummondville.

À la fin des années 1960, les services télégraphiques sont exploités par les Télécommunications CN-CP. Le nombre de télégrammes diminue chaque année, mais le nombre de câblogrammes augmente sans cesse. Il semble que l'activité des compagnies de télégraphie et de câblodistribution s'oriente de plus en plus vers la location d'équipements qui permettent à d'autres entreprises de transmettre les messages. En 1979, le CRTC autorise les Télécommunications CN-CP à se raccorder au réseau local de Bell Canada et ouvre ainsi un marché de plusieurs milliards de dollars aux anciennes compagnies de télégraphie.

• Téléphonie

L'introduction du téléphone au Canada remonte à 1880, date à laquelle la compagnie de téléphone Bell est constituée. La Compagnie Bell a pour but d'intégrer toutes les compagnies canadiennes; cependant, les problèmes reliés à la grandeur du pays et au dispersement des localités l'incitent à limiter ses services à l'Ontario et au Québec. Le premier bureau de Bell à Québec remonte à 1880 et est situé rue Garneau.

En 1917, la plupart des municipalités du Québec sont reliées par des réseaux téléphoniques exploités par des compagnies privées. En 1920, un service interurbain est établi avec les autres provinces canadiennes et avec les États-Unis. Quatre ans plus tard, la majorité des lignes téléphoniques québécoises appartiennent à la compagnie Bell. Un circuit radiotéléphonique direct est mis en service entre Montréal et Londres en 1932, et tous les appels outre-mer en provenance ou à destination du Canada passent par Montréal plutôt que par New York. Malgré la Dépression, un premier central automatique « de localité » est inauguré à Oka en 1933, puis, au début des années 1940, Bell inaugure le service semi-automatique entre Montréal et Toronto. Il semble que la multiplication des lignes téléphoniques et des services de voirie ait été un facteur important pour l'amélioration de la condition des cultivateurs, renforçant ainsi leur attachement à la terre.

En 1960, 84 % des foyers ont un téléphone et seules quelques petites entreprises régionales et locales subsistent à côté de Bell. En 1979, 99 % des téléphones du Québec appartiennent soit à Bell et à sa filiale Télébec, soit à Québec Téléphone, propriété d'une compagnie américaine qui dessert l'Est-du-Québec. Ces compagnies exercent un monopole et profitent de la croissance énorme de la demande de services téléphoniques; elles investissent dans l'automatisation de l'équipement. Ces dernières années, une compagnie de radiodiffusion, Télémédia, a fait une percée dans le monde des communications téléphoniques par le biais de la téléphonie cellulaire, de plus en plus populaire.

• Radiodiffusion

La radio est inventée vers 1900 et, dès 1919, une société de communication privée de Montréal obtient, à titre expérimental, un permis de radiodiffusion pour sa station (XWA); elle diffuse les premières émissions sonores au Canada. À Montréal, la radio prend son essor avec l'inauguration de deux stations en 1922 : CKAC, pour l'auditoire francophone, et CFCR, pour l'auditoire anglophone. Les stations s'établissent d'emblée dans les grandes villes, privant par le fait même la population rurale de ce nouveau mode de divertissement et d'information. En 1931, 37 % des foyers citadins possèdent un récepteur et aussi peu que 8 % des foyers ruraux, qui sont d'ailleurs pour la plupart encore sans électricité.

Plusieurs stations privées ont des liens avec la presse écrite. À Montréal, *La Presse* ouvre CKAC et en est propriétaire de 1922 à 1969; *La Patrie* possède CHLP de 1933 à 1957. À Québec, *Le Soleil* possède CKCI de 1924 à 1931; à Hull, *Le Droit*, CKCH de 1933 à 1961; à Trois-Rivières, *Le Nouvelliste*, CHLN de 1937 à 1952; à Sherbrooke, *La Tribune*, CHLT de 1937 à 1967.

Malgré l'opposition du secteur privé et des gouvernements provinciaux, la Commission canadienne de radiodiffusion est créée en 1932. Le rôle du gouvernement fédéral s'accentue en 1936, avec l'arrivée du premier réseau radiophonique d'État en Amérique du Nord, la Société Radio-Canada. Le but de la Société est de construire une chaîne de stations à grande puissance, de manière à atteindre le plus grand nombre possible de Canadiens. Radio-Canada ouvre des stations à Montréal, Québec et Chicoutimi. Vers 1940, on produit des émissions scolaires et le service national de nouvelles est créé. Après la guerre, Radio-Canada est la principale entreprise de radiodiffusion avec la station privée CKAC. La station CKVL, créée en 1946, fait concurrence à CKAC qui, en 1947, se met aussi à diffuser des émissions jour et nuit. La même année, Radio-Canada offre des émissions sur la bande FM, à Montréal. En 1953, l'abbé Gadbois fonde CJMS. La période de 1930 à 1950 est considérée comme étant l'âge d'or de la radio, alors que l'on rejoint 88 % des foyers du Québec.

Dans le domaine de la radiodiffusion, jusqu'à la fin des années 1950, c'est la Société Radio-Canada qui est chargée d'étudier toutes les demandes de permis pour de nouvelles stations et les demandes de modifications des stations existantes. Elle exploite alors trois réseaux : Trans-Canada, Dominion et le réseau français. Radio-Canada crée et met en ondes 89 % des émissions de ses réseaux, tandis que 1,6 % provient de stations privées et 9,4 %, d'échanges avec les États-Unis et la *British Broadcasting Corporation*. La musique et le théâtre sont les deux principaux volets de la programmation de Radio-Canada. Si plusieurs stations privées sont affiliées à Radio-Canada, certaines ont leur propre réseau, dont Radiomutuel et Télémédia. En 1958, le ministère des Transports est chargé de l'émission des permis et de la réglementation des stations de radio privées, tandis qu'en 1968, le Conseil de la radio-télévision canadienne

(CRTC), qui voit à réglementer et à surveiller tous les aspects de la radiodiffusion et de la télédiffusion canadiennes, est créé.

L'arrivée de la télévision en 1952 oblige la radio à se redéfinir et à accroître son rayonnement. Les stations ciblent mieux leur public et concentrent leur programmation sur l'information et la musique. C'est la radio privée qui connaît la progression la plus marquée. À partir de 1958, elle détient 70 % de la puissance émettrice au Canada. Bientôt, l'intérêt des milieux commerciaux, politiques et juridiques se porte sur la radiodiffusion; on la reconnaît comme étant un véhicule idéal pour la publicité et l'une des principales sources d'information en Amérique du Nord. La radio utilise abondamment le téléphone avec ses tribunes téléphoniques. En 1966, des émetteurs-relais à faible puissance sont installés, afin de retransmettre des émissions du réseau radiophonique aux auditeurs de régions éloignées. Toujours en 1966, Radio-Canada exploite deux stations FM à Montréal, dont l'une diffuse des émissions en langue française. Quelques années plus tard, la plupart des stations privées AM utilisent aussi la bande FM et des stations FM voient le jour. Les services radiophoniques atteignent 99 % de la population canadienne. À la fin des années 1970, la radio est omniprésente dans la vie des Québécois.

• Télédiffusion

La diffusion régulière d'émissions télévisées à la Société Radio-Canada commence à Montréal (CBFT) en septembre 1952, à raison de 18 heures par semaine. En 1954, le nombre d'heures de diffusion passe à 50, et on ouvre une deuxième station, CBMT (émissions en langue anglaise, à Montréal). Les studios sont rue Dorchester Ouest, là où les services de radio et de télévision sont réunis depuis 1951. Le rapport Massey (1951) recommande qu'il n'y ait qu'une seule station de télévision au pays, jusqu'à ce qu'elle soit bien implantée, et qu'aucune station privée n'obtienne de permis si elle n'est affiliée à Radio-Canada. En 1954, des stations privées sont ouvertes à Rimouski, Québec et Sherbrooke, qui ont l'obligation de transmettre au moins 10,5 heures par semaine d'émissions venant de Radio-Canada. Une politique gouvernementale réserve cependant la région de Montréal exclusivement à Radio-Canada. De son côté, Radio-Canada a des bureaux régionaux à Chicoutimi, Québec et Montréal. Jusqu'en 1960, toutes les stations privées de télévision et plusieurs stations privées de radio sont affiliées à la Société Radio-Canada et 87 % des Canadiens reçoivent les émissions de la chaîne nationale. Si la popularité de la télévision a grandement favorisé l'industrie de l'électronique, elle a par contre provoqué le déclin du cinéma, qui est dans un état précaire vers 1960.

À partir des années 1960, la télévision privée se développe. On assiste, en 1961, à l'arrivée de Télé-Métropole, le « canal 10 », qui se dotera d'un réseau (TVA). La même année, la station privée anglaise CFCF entre en ondes. De nouvelles stations de relais et de retransmission affiliées au réseau de Radio-Canada s'ouvrent à Murdochville, Mont-Blanc, Grande-Vallée, Outardes, l'Anse-à-Valleau et Malartic. Radio-Québec, qui commence ses activités en 1968, vient faire concurrence à la chaîne nationale. La diversification des chaînes s'accélère dans les années 1970 avec l'utilisation de la bande UHF. À côté des réseaux publics de Radio-Canada et de Radio-Québec, se forment des réseaux privés : TVA, CTV et Quatre-Saisons. Le réseau TVA rejoindra 94 % du Québec en 1977 et, jusqu'en 1986, Télé-Métropole sera la seule station privée francophone à diffuser des émissions dans la région montréalaise.

L'avènement de la câblodistribution, vers 1970, donne accès à une grande variété de chaînes, dont les chaînes américaines ou européennes, en plus d'améliorer la réception des chaînes locales. Vidéotron, fondé en 1964, acquiert Télécâble Québec en 1978, puis Câblevision

nationale en 1980, pour devenir la principale entreprise de câblodistribution. La télévision, tout comme la radio, est un véhicule privilégié pour la publicité, ce qui accélère l'intégration de la population du Québec à la société de consommation. De plus, par le truchement de la télévision et des divers moyens de communication, chacun peut se tenir au courant des événements qui surviennent dans le monde. Aussi, est-il indéniable que la télévision exerce une influence considérable sur la culture et le mode de vie des Québécois.

3. Nombre de structures anciennes

• Compagnies de télégraphie

En 1916, 5 compagnies se partagent la clientèle du Québec. De plus, le gouvernement fédéral possède 10 stations côtières (Clarke City, Grosse-Île, Harrington, Heath Point, Îles-de-la-Madeleine, Montréal, Pointe-au-Père, Pointe-de-la-Renommée, Québec, Trois-Rivières). En 1925, le Québec compte 21 stations radiotélégraphiques, dont 7 appartiennent au gouvernement fédéral et sont exploitées par Marconi, tandis que les 14 autres sont des stations privées. Entre les années 1925 et 1945, le nombre de bureaux de télégraphie augmente constamment, passant de 820 à 925. Cependant, dans les années suivantes, leur nombre diminue jusqu'à atteindre 800 et moins.

Tableau 1

Compagnies de télégraphie, 1931

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 6 Source : *Annuaire du Canada*, 1933.

• Compagnies de téléphonie

Le téléphone est adopté d'emblée par les foyers québécois. En 1931, 300 502 téléphones sont installés à travers le Québec, ce qui représente 10,5 téléphones par 100 habitants. En 1950, la moyenne augmente à 19,2 avec 780 073 téléphones, tandis qu'en 1961, elle atteint 36 téléphones par 100 habitants.

En 1916, 171 compagnies de téléphonie se partagent la province de Québec, tandis qu'en 1930, les statistiques indiquent 188 compagnies. En 1940, on ne fait mention que de 15 compagnies importantes, et en 1948, de 14. À la fin des années 1980, Bell regroupe près de 90 % des abonnés du Québec, 20 compagnies indépendantes se partageant le 10 % qui reste.

Tableau 2

Compagnies de téléphonie, 1940

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 15 Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1941.

• Stations radiophoniques

Le phénomène de la radiodiffusion débute vers 1920, alors que 2 stations privées sont ouvertes. En 1931, on compte 3 stations émettrices, tandis que dix ans plus tard, 16 stations desservent le Québec, dont 14 sont francophones. En 1948, on dénombre 25 stations de radio, et en 1957, plus de 30, dont 4 à Québec, 2 à Chicoutimi et à Trois-Rivières et une dans presque toutes les petites villes. En 1960, 42 stations rejoignent 97 % des foyers québécois. En 1982, le Québec compte plus de 160 stations AM et FM, dont les trois quarts sont francophones.

Tableau 3

Stations radiophoniques, 1941

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 16 Source : *Histoire du Québec contemporain*, tome II, p. 173.

• Stations de télévision

En 1954, le Québec est desservi par 2 stations de télévision. Dans la décennie qui suit, on compte 9 stations. Entre 1960 et 1979, leur nombre augmente à 16.

Tableau 4

Stations de télévision, 1960

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	3	1	2	1	1	2		3			1					

Total : 14 Source : *Annuaire du Canada*, 1960.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 5

Compagnies de télégraphie
Compagnies de téléphone
Stations radiophoniques
Stations de télévision, 1986

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 6

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 7

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 8

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 9

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.5 Biens protégés par un autre statut

Aucun.

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 10

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

9.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1985, volet ethnologie (rapport synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC: [illegible] (préinventaire)

9.3 Études thématiques

BRUNELLE, Guy et Jean-François DUCHARME
La télévision d'expression française au Québec : Facteurs explicatifs de la répartition des émissions selon le type et l'origine, Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1975, [illegible] p.
MAC: [illegible]

9.4 Divers

La radio au Québec, s. l., s. n.
MAC: [illegible]

BABE, Robert E.
Structure, réglementation et performance de la télédiffusion canadienne, Hull, Conseil économique du Canada, 1979, 271 p.
MAC: [illegible]

BAUMIER, Joël
La radio au Québec, Québec, s. n., 1976, 275 p.
MAC: [illegible]

BÉLANGER, Pierre C.
Aspects culturels et linguistiques de la consommation de produits culturels étrangers (émissions de télévision et musique à la radio), recherche bibliographique, Québec, ministère des Communications, direction de la coordination et des politiques, 1986, 72 p.
MAC: [illegible]

BERNIER, Michel et autres
Aspects culturels de la télé-informatique au Québec, s. l., s. n., 197-, 71 f.
MAC: [illegible]

CAYROL, Roland
La presse écrite et audio-visuelle, Paris, Presses universitaires de France, 1973, 628 p.
MAC: [illegible]

DIONNE, Hugues et autres
La Câblodistribution dans l'est du Québec (Les entreprises), Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 1976, 100 p.
MAC: [illegible]

EN COLLABORATION.
[illegible]

GERBEX, Robert.
[illegible]

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA POLITIQUE DE RADIODIFFUSION.
[illegible]

ILLINOIS STATE LIBRARY.
[illegible]

LALLIER, Jean-Paul et autres.
[illegible]

LALOU, Étienne.
[illegible]

LAPOINTE, Alain et Jean-Pierre LE GOFF.
[illegible]

MARGOLINE, Gilles (sous la direction de).
[illegible]

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS.
[illegible]

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS.
Les communications au Québec. Bâtir l'avenir. Recherche et développement. Radio-télévision. Québec, ministère des Communications, 1982. 67 p.
MAC-04004; 1670-0591

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS.
Les communications au Québec. Bâtir l'avenir. Recherche et développement. Téléphonie. Québec, ministère des Communications, 1982. 74 p.
MAC-04004; 1670-0590

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS.
Politique de développement des médias communautaires et programme d'aide au développement des médias communautaires. Québec, ministère des Communications, 1978. 21 p.
MAC-04004; HE8689.7 C55 Q3p

SOCIÉTÉ DE RADIO-TÉLÉVISION DU QUÉBEC.
Rapport annuel. Montréal, Société de Radio-télévision du Québec, 1980. 63 p.
MAC-04004; HE8689.9 Q3 S67lr 1978/79

SOUCHON, Michel et Geneviève PÉJUT.
La télévision et son public (1974-1977) : Place, programmation et audience des différentes catégories d'émissions. Paris, La Documentation française, 1978. 63 p.
MAC-04004; 791.455 0944 S719t

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

6. Mise en valeur

6.1 Institutions muséales

Tableau 11

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Autres équipements culturels

Tableau 12

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.3 Lieux historiques

Tableau 13

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																1

Total : 1

Sutton (16)
Héritage-Sutton Musée-Archives
Musée

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	94.11
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

Centrales hydroélectriques

4812

Ancienne centrale hydroélectrique, aux Cèdres

Oeuvre de l'ingénieur Thomas Monro, cette centrale a été érigée en 1899 en bordure du canal de Soulanges. L'édifice comprend trois parties : le corps principal abritant la salle des machines, l'aile ouest servant de logis au surveillant et l'aile est faisant office d'entrepôt.

Commission des biens culturels, photo Adrien Hubert.

1. Technologies et structures

Toute la technologie de la centrale hydroélectrique moderne était connue dès 1890 : la génératrice, le courant alternatif et le transformateur (permettant d'élever la tension pour le transport sur de longues distances), le courant à trois phases et le moteur à induction. Déjà à cette époque, il existe plusieurs centrales thermoélectriques actionnées par des machines à vapeur ou à explosion. Quand la vapeur commence à être remplacée par le moteur électrique dans l'industrie, on assiste à l'avènement du tramway électrique, au développement des procédés électrolytiques et à l'apparition des premiers appareils électroménagers.

Le harnachement des rivières à des fins de production d'électricité ne s'est pas fait à l'improviste. Depuis longtemps déjà, l'énergie hydraulique avait fourni de la force motrice à une multitude d'industries urbaines et rurales, dont les nombreux moulins à eau.

L'électricité s'est imposée au fil des ans. Au début, son adoption se heurte fortement aux intérêts de compagnies de production et de distribution de gaz. L'éclairage et les transports urbains joueront un rôle décisif dans ce changement.

Grâce à des précipitations suffisantes et à une topographie favorable, de nombreuses rivières dont le débit est élevé se prêtent bien à l'aménagement hydroélectrique. Très tôt au Québec, l'énergie hydraulique est exploitée par des centrales publiques, des centrales privées et par des industries, notamment celles des pâtes et papiers. Les unes sont génératrices, c'est-à-dire qu'elles produisent le courant en tout ou en partie pour le vendre, et les autres sont appelées non génératrices, parce qu'elles achètent l'énergie électrique pour en faire la distribution.

Plusieurs installations et ouvrages de génie civil se rattachent aux anciennes centrales hydroélectriques : barrages, canaux, cheminées d'équilibre, conduites forcées, évacuateurs, passe-à-billes, prises d'eau, réservoirs et biefs, canaux de dérivation. S'ajoutent, à cela, les appareils mécaniques et les appareils électriques : mécanismes de levage, grues pratiques, ponts roulants, turbines, vannes, alternateurs, disjoncteurs, transformateurs, générateurs, etc.

À ce patrimoine industriel s'ajoute un patrimoine technologique : les postes et tous leurs équipements, les lignes de transport et les centres de service en sont des exemples. De plus, certains biens meubles et immeubles ont un intérêt patrimonial. Parmi ceux-ci, on trouve des ateliers, des immeubles de bureaux, des entrepôts, des laboratoires, des centres de formation et plusieurs autres types d'immeubles reliés directement ou indirectement à l'exploitation du réseau et à l'administration de l'entreprise.

Les postes, souvent situés en milieu urbain et parfois même dans des quartiers résidentiels, sont nombreux. En 1984, Hydro-Québec dénombre 822 postes de transformation au Québec, dont 736 lui appartiennent et 86 appartiennent à d'autres propriétaires, des municipalités et des industries pour la plupart. La majorité de ces postes sont de construction relativement récente; cependant, quelques-uns d'entre eux datent des premières décennies du XX^{e} siècle.

L'élément le plus caractéristique de la technologie hydroélectrique est sans contredit les centrales. Ces dernières se divisent en deux groupes : celles qui sont intégrées à un barrage et

celles qui sont indépendantes. Ces dernières sont alimentées par des amenées d'eau de divers types : canal d'amenée et bief en amont, conduites forcées (en bois, en acier, en béton, etc.) ou encore galerie.

Les bâtiments des centrales se répartissent en trois principaux types architecturaux. Le premier emprunte l'architecture traditionnelle des moulins à eau. Le deuxième allie l'aspect industriel au traitement classique des façades. On le reconnaît principalement par le traitement de ses murs. Ces derniers sont rythmés par la disposition régulière des ouvertures logées dans des panneaux légèrement en retrait et encadrées par des pilastres. On emploie alors des matériaux modernes pour les façades (notamment le béton), tout en conservant un traitement traditionnel. Le troisième groupe, populaire entre 1925 et 1930, est influencé par la manière Beaux-Arts, avec une tendance Art déco. Ce type de construction se distingue par la présence de fenêtres plus petites disposées au-dessus des plus grandes, ce qui laisse supposer l'existence d'un second étage et permet ainsi d'équilibrer la composition des façades. Elles sont aussi rythmées par la disposition régulière des ouvertures. Le matériau utilisé est alors la brique. Les escaliers, les portes, les garde-corps, les luminaires, les stores et même les salles des employés reçoivent un traitement particulier.

Qu'ils appartiennent à l'un ou l'autre de ces trois types, ces bâtiments industriels sont caractérisés par plusieurs composantes architecturales. Habituellement, le bâtiment de la centrale est rectangulaire, ses fondations sont en béton et la structure des étages est en acier; elle se compose de colonnes et de poutrelles pour le toit. Les murs, les planchers et la dalle du toit sont en béton armé. Généralement plates, les toitures sont couvertes d'un revêtement et de gravier. Des supports pour les lignes électriques sont situés sur le toit, dans le prolongement du mur arrière. Plusieurs grandes fenêtres permettent la ventilation et offrent un bon éclairage naturel. De plus, la manipulation de machines de grande taille entraîne l'utilisation de ponts roulants, ce qui détermine le volume même de la construction. Cette exigence a pour corollaire la présence de grandes portes, souvent coulissantes. Les intérieurs sont d'abord fonctionnels, sobres et sans ornementation superflue. Des passerelles et des escaliers mènent d'un niveau à l'autre ou aux alternateurs.

Ainsi, l'aménagement intérieur de la centrale est surtout conçu pour répondre aux exigences de la production d'électricité. La plupart du temps, on y trouve une salle des machines – pour les groupes turbo-alternateurs – vaste, bien éclairée et équipée d'un pont roulant permettant de manipuler les grosses pièces de machinerie. Il y a également des chambres de transformateurs pour les groupes turbo-alternateurs. Au-dessus de ces transformateurs, est aménagée une mezzanine ouverte (sur la salle des machines) où sont les sectionneurs, les transformateurs de mesure et les départs de lignes. Cette mezzanine est à deux niveaux. Au premier niveau, se trouve la salle de commande, à laquelle mènent deux escaliers situés de part et d'autre de celle-ci; ils permettent à l'opérateur et aux employés de circuler rapidement entre la salle des machines et la salle de commande. Cette dernière est largement vitrée afin d'offrir un contact visuel avec la salle des machines.

Souvent situées loin des zones urbanisées et nécessitant une importante main-d'œuvre pour faire fonctionner et entretenir l'équipement industriel, certaines centrales exigent la construction d'habitations et de bâtiments de service. On voit alors naître de véritables villages d'ouvriers dont les principales composantes sont : la maison du surintendant, les habitations pour les employés, les garages, les entrepôts et ateliers ainsi que divers bâtiments de service (grange,

poulailler, caveaux, etc.). Certains de ces noyaux villageois comprennent une école et d'autres services publics.

2. Aperçu historique

Le plus ancien aménagement hydroélectrique connu au Québec est celui des chutes Montmorency, datant de 1885. Cette installation a permis à Québec d'être la première ville électrifiée au Canada. La centrale de Niagara Falls (N. Y.), mise en service en 1895, est cependant la première à avoir utilisé, à grande échelle, la technologie encore utilisée aujourd'hui : le courant alternatif multiphasé. Produit dans une grosse centrale (50 000 HP), ce courant peut être transporté sur d'assez longues distances et ainsi répondre aux besoins d'une vaste clientèle. Cette nouvelle technologie a été rapidement transplantée au Québec par la « Shawinigan Water and Power Co. », dont la première centrale a été ouverte en 1898. L'objectif premier de cette compagnie était l'exploitation du Saint-Maurice à des fins industrielles.

À la même époque, la région de Montréal s'est dotée d'un bon nombre d'installations hydroélectriques. Ainsi, en 1887, la centrale de Lachine a été mise en service, en 1898, la centrale de Chambly et, en 1911, la centrale de Saint-Timothée.

Le développement de l'industrie hydroélectrique au Québec a profité de facteurs physiques et géographiques des plus favorables : roche très solide du Bouclier canadien, précipitations relativement fortes et bien distribuées, couvert forestier épais retenant l'eau, grandes sources d'énergie (Saint-Laurent, Saint-Maurice, Saguenay, etc.) à proximité des centres de consommation.

Le captage et l'utilisation de l'énergie hydraulique dans l'industrie datent de l'époque des premiers colons français, qui ont harnaché les cours d'eau pour moudre leur grain, scier du bois, etc. Ces premiers établissements répondaient à la demande d'une clientèle locale. Ils devaient être construits dans le voisinage immédiat des cours d'eau et des chutes, parce que les seuls moyens de transmission de l'énergie étaient alors la courroie et l'arbre de couche. Dix ans après l'invention des générateurs électriques en 1870, des petites centrales apparaissent ça et là sur quelques cours d'eau, souvent installées dans des moulins préexistants. Dès 1915, le Québec compte déjà un grand nombre de petites centrales desservant principalement de petites industries locales ou encore de petites municipalités.

Parallèlement, l'alimentation en électricité des grandes villes et des grandes industries nécessite la construction de centrales plus puissantes. On assiste donc, à la fin du XIX^{e} siècle, à la naissance d'importantes compagnies qui exploitent des centrales près des villes de Québec, Montréal, Shawinigan, Hull, Chicoutimi, etc. Apparaît alors un phénomène fort intéressant dans l'histoire de l'électricité au Québec, soit la fusion des grandes compagnies. Les raisons qui entraînent cette fusion sont la popularité sans cesse grandissante de l'électricité, le développement industriel rapide et les besoins urgents créés par l'industrie de guerre. Les grandes compagnies d'électricité achètent alors une grande partie des petites installations et étendent leur réseau en construisant de nouvelles infrastructures. On voit apparaître des centrales de type industriel. Elles sont, pour la plupart, intégrées à une industrie de pâte de bois, une filature, etc.

Au début du siècle, la distribution de l'électricité au Québec se partage comme suit : le grand marché urbain de Montréal est monopolisé, dès 1901, par la « Montreal Light, Heat and Power ». La « Shawinigan Water and Power », qui commence à exploiter en 1898 la rivière Saint-Maurice, s'approprie rapidement la rive nord du Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'en aval de Québec, et étend son action sur la rive sud, jusqu'au marché minier de Thetford Mines. Négligée par la Shawinigan, la région agricole au sud du fleuve est graduellement desservie, à partir de 1913, par la « Southern Canada Power ». Une filiale de la « Gatineau Power » développe des infrastructures dans le Sud-Ouest québécois, principalement pour alimenter ses nombreux moulins, satisfaire les collectivités locales et aussi vendre de l'électricité à Hydro-Ontario. La « Northern Quebec Power » sert principalement au développement minier du Nord-Ouest québécois. Tout en répondant aux besoins des populations locales, la « Duke-Price » et l'Alcan aménagent des industries de pâtes et papiers et d'aluminium dans la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean. Enfin, la Compagnie de Pouvoir du Bas Saint-Laurent consolide l'alimentation en électricité dans les régions rurales gaspésiennes. Durant cette même période, en 1912, est créée la Commission des Eaux Courantes. Elle a pour principal mandat de dresser l'inventaire des ressources hydrauliques de la province, de faire des recommandations concernant leur réglementation et de construire et d'exploiter certains barrages de retenue pour régler le débit des cours d'eau. La Commission sera remplacée, en 1954, par le Département des ressources hydrauliques.

L'expansion phénoménale de l'industrie hydroélectrique québécoise s'étend sur une quinzaine d'années, de 1915 à 1930. Ainsi, de 700 000 kW en 1910, la puissance hydroélectrique aménagée passe à 2 000 000 en 1929. En 1932, 17 % de l'électricité québécoise est vendue en Ontario, et plus de 61 % des ventes qui se font au Québec sont destinées aux grandes manufactures et usines. En 1935, la province est desservie par quatre grands réseaux en interrelation (Gatineau, Montréal, Shawinigan et Southern), trois réseaux indépendants (Abitibi, Lac-Saint-Jean et Gaspésie) et par plusieurs réseaux municipaux.

Cette phase d'expansion est suivie d'une période de stagnation qui durera de 1930 à 1939. En 1935, le gouvernement se voit contraint de créer une commission d'enquête sur l'électricité, la Commission Lapointe, afin de se renseigner sur les grandes compagnies qui monopolisent cette industrie. Après maintes controverses, des révélations entraîneront l'expropriation de la « Montreal Light, Heat and Power Consolidated » et la création de la Commission hydro-électrique du Québec.

La guerre donne un second souffle à l'industrie hydroélectrique québécoise et de nouvelles centrales sont mises en chantier. C'est aussi pendant cette période, en 1942 plus précisément, que l'aménagement des eaux limitrophes de l'Outaouais devient possible grâce à la « Loi concernant les forces hydro-électriques de la rivière Outaouais ». Cette loi établit le partage des sites les plus avantageux entre le Québec et l'Ontario.

En 1945, une autre loi est votée, la « Loi de l'électrification rurale ». Elle a pour but de favoriser l'électrification des campagnes par l'entremise des coopératives d'électricité.

Après un ralentissement à la fin de la guerre, vient une autre phase d'expansion, encore plus importante, où le réseau hydroélectrique se développe considérablement. Les principaux facteurs en cause sont : le grand développement industriel d'après-guerre, la croissance rapide de la construction domiciliaire et une modernisation de l'agriculture. Bon nombre d'installations seront alors mises en chantier par Hydro-Québec, qui, en 1944, prend la relève de la « Montreal

Light, Heat and Power ». La compagnie Hydro-Québec a été créée pour fournir l'énergie aux municipalités, aux entreprises industrielles et commerciales et aux citoyens de la province, aux prix les plus bas, tout en conservant une saine gestion financière. Quant à la « Shawinigan Water and Power », elle augmente aussi sa capacité de production sur le Saint-Maurice. Plusieurs centrales et réservoirs sont également construits au Saguenay par l'Alcan et la Price Brothers.

Avec la nationalisation des compagnies privées en 1963, Hydro-Québec acquiert la majorité des installations de production et tous les grands réseaux de distribution qui, en dehors de la métropole, étaient surtout contrôlés par la « Shawinigan Power ». Les réseaux régionaux sont alors unifiés en un seul réseau national. Cette unification du réseau de production et de distribution permet la construction de grands complexes, tels Manic-Outardes, Churchill Falls, la Grande, etc. On développe aussi considérablement le réseau de transport d'énergie pour l'acheminer vers les nouveaux centres de consommation. Ces grandes installations entraîneront la disparition de la plupart des petites centrales devenues relativement inefficaces et coûteuses à exploiter.

3. Nombre de structures anciennes

Les statistiques de 1919 recensent 119 usines hydroélectriques dans la province de Québec. Plus de 94 d'entre elles sont des centrales privées; les autres appartiennent à des municipalités ou sont publiques.

Sur 119 centrales, 13 fonctionnent à la vapeur (turbine ou machine), une au gaz, 4 au pétrole ou à la gazoline et 96 sont actionnées par la force hydraulique. Leur capacité motrice varie de 1 kW à 100 000 kW. Presque le tiers des centrales électriques (34/119) sont en opération dans la région de la Montérégie. En 1922, le nombre de centrales électriques en activité grimpe à 154. Dix années plus tard, il baisse à 96.

Tableau 1

Centrales électriques, 1919

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	7	7	9	11	16	3	8			1	2	7		3	7	34

Total : 115, plus 4 dont l'emplacement est inconnu.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Le relevé du nombre de centrales construites au Québec avant 1945 peut être comparé à la situation présente, du moins à ce qu'elle était en 1983. Ainsi, des 92 centrales construites entre 1916 et 1930, il n'en subsiste aujourd'hui que 45. Certaines d'entre elles sont encore en activité; cependant, plusieurs sont désaffectées ou encore grandement détériorées.

Ce tableau indique aussi que, au cours de la première moitié du XXe siècle, plus de 236 centrales ont été construites. De ce nombre, il n'en reste que 82, en 1984.

Bilan de l'état des centrales construites au Québec avant 1945 :

Périodes de construction	Érigées	Subsistantes
1900 et avant	67	4
1901-1915	94	24
1916-1930	62	45
1931-1945	13	9
Total	236	82

Source : Pierre Dumas, *Analyse et évaluation du patrimoine industriel des aménagements hydro-électriques.*

Tableau 2

Centrales mises en service avant 1930 et encore service en 1975

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre		8	1		8		9								2	

Total : 28 Source : Hydro-Québec, *Répertoires des réservoirs et des centrales électriques en service*

Nous présentons ici quatre tableaux afin de comparer les installations hydroélectriques de moins de 30 MW appartenant à Hydro-Québec. Ces tableaux sont répartis comme suit : les centrales encore en service, les centrales fermées, les centrales désaffectées et les vestiges d'anciens sites hydroélectriques.

On peut ainsi constater le faible nombre de centrales de moins de 30 MW construites avant 1930 qui existent encore. Sur un total de 22 centrales, 7 sont encore en service, 10 ne sont plus en activité et sont fermées; cependant, elles semblent avoir conservé leur infrastructure. Enfin, 5 autres centrales sont fermées et désaffectées, c'est-à-dire qu'elles ont perdu certains éléments qui auraient pu être importants lors d'un éventuel aménagement de ces sites.

Le dernier tableau indique un grand nombre d'anciens sites de centrales (29) où nous ne trouvons aujourd'hui que des vestiges. Une vingtaine de ces centrales datent d'avant 1925, et une proportion importante (16) remonte à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle.

Tableau 3

Centrales d'Hydro-Québec (de moins de 30 MW) encore en service, 1993

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre		2		3			1				1					

Total : 7

Tableau 4

Centrales d'Hydro-Québec (de moins de 50MW) fermées, 1992

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre		2	1	1	1		1				2			1	1	

Total : 10

Tableau 5

Centrales d'Hydro-Québec (de moins de 50 MW) désaffectées, 1992

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre				1			2		1		1					

Total : 5

Tableau 6

Vestiges de centrales d'Hydro-Québec (de moins de 50 MW), 1992

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre		2	3	4		1	3	2	1		1	1		1	7	1

Total : 28 Source : Hydro-Québec, Vice-présidence Environnement

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 7

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R				1												1
Ci																
Total				1												1

Total : 2 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Barrage de l'ancienne centrale électrique	Saint-Narcisse	04	Inscrit
Ancienne usine hydroélectrique Les Cèdres	Les Cèdres	13	Inscrit

8.6 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Aucun bien n'a été relevé dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels. Toutefois, comme certaines centrales sont situées en milieu urbain, il faut demeurer vigilant.

Tableau 6

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17
Inscrit																	
SP																	
Total																	

Type : Inscrit = Arrondissement historique inscrit ; SP = Site du patrimoine

8.8 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 8

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17
Nombre																	

Type :

6.6 Données de clés (privilège réservé au fabricant)

Une interrogation sur les données présentes à l'ISD doit systématiquement renvoyer tous les objets de clés de cette ISD, à l'exception de ceux dont l'accès est interdit.

Tableau 10

Données de clés

Octets	b8	b7	b6	b5	b4	b3	b2	b1
Octet 1	1	1	0	0	0	0	0	0
Octet 2	0	0	0	0	0	0	0	0

Type : X

Type de clés	Algorithme	Longueur	Octet
Clé des Data Ciphers	Data Ciphers des Versions	1 X	07 à 0F (1)
Clé de hachage électronique	Les Clés des	1 X	10 à 1F (2)
Clé de cryptographique (Symétrique)	Clés des Symétriques	1X	Réservé

6.6 Blocs protégés par un code d'accès

Retour

8 Recommandations diagnostic du fabricant

8.1 Codes procédures

Tableau 11

Codes procédures

Octets	b8	b7	b6	b5	b4	b3	b2	b1
Octet 1	1	1	0	0	0	0	0	0
Octet 2	0	0	0	0	0	0	0	0

Type : X

ISO 10.2.2 (Mots Passe d'accès de Protocole de ...)

Clé de hachage électronique de Clé de Cryptographie : Les Clés des Protocole asymétriques Codes, données des Mots de passe d'accès Données privées de personnes. Service des Codes d'accès : ISO 10.2.2 (Code)
MAC (ISO 9.9, ISO9-XXX)

CHABOT, Line.
Les aménagements hydro-électriques du site des Sept-Chutes, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1987, 54 p., 4 dossiers de documentation.
MAC-04008, 4230-0722

ETHNOTECH INC.
Le château d'eau de Buckingham : Concept d'interprétation, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction Outaouais, 1990, 150 p.
MAC-04017, s. c.

GAGNON, Hélène.
Centrale hydro-électrique des Sept-Chutes de Saint-Ferréol-Les Neiges : Étude ethnologique, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1988, Phase I : 133 p., photos, Phase II : 50 p.
MAC-04008, 4250-0059

MARTIN, LÉONIDOFF, PROVENCHER, LEPAGE ET ASSOCIÉS.
Le site des Sept-Chutes de Saint-Ferréol-les-Neiges : Étude historique, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1990, 54 p., ill.
MAC-40008, 4230-0722

RICHARD, Pierre-Michel et Jean Bélisle (Maître d'œuvre de l'histoire inc.).
Centrale hydro-électrique du Canal de Soulanges – Les Cèdres : Historique, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Service des études et inventaires, 1981, 21 p.
MAC-04010, 4230-0047

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC 04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

DURAND, Pierre.
Analyse et évaluation du patrimoine industriel des aménagements hydro-électriques : Première approximation, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1983, 88 p.
MAC-04008, 4230-0260

DURAND, Pierre.
Les aménagements hydro-électriques québécois : Documents divers, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, 1978, 100 p.
MAC-04008, 4230-0260

6.4 Divers

BARIL, Romain et Georges Hamelin.
Le premier barrage Saint-Narcisse (1897-1928), Trois-Rivières, Les Éditions du Spectre, 1990, 86 p.
MAC-04004, 1670-43099

BOISVERT, André.
Rapport de l'étude sur l'aménagement du site de la centrale des Sept-Chutes, Hydro-Québec, Direction Environnement, 1981, 53 p.
MAC-04008, 4150-0044

BOLDUC, André, Clarence Hogue, Daniel Larouche et autres.
Québec : Un siècle d'électricité, Éditions Libre Expression, 1984, 430 p.
MAC-04004, 1670-4314-R

DENIS, Léo G. et Arthur V. White.
Water-Powers of Canada, Ottawa, Commission of Conservation, Canada and The Mortimer Co. Ltd, 1911, 397 p.
MAC-04004, TP 259 D395

EXPERTS-CONSEILS SHAWINIGAN INC.
Analyse et évaluation des composantes industrielles du site Shawinigan, Hydro-Québec, 1984, 30 p., annexe.
MAC-04012, s. c.

FRENETTE, Pierre.
Dossier Outardes I : Mise en valeur du patrimoine hydro-électrique québécois et schéma préliminaire d'interprétation du site Outardes, Baie-Comeau, CRD Côte-Nord, 1988, 45 p., annexe.
MAC-04004, 1670-3949-R

GROUPE DE RECHERCHE EN ÉTUDES QUÉBÉCOISES.
Chronologie des premiers aménagements hydro-électriques de la compagnie Shawinigan Water and Power sur le site des chutes de Shawinigan, Groupe de recherche en études québécoises (Université du Québec à Trois-Rivières), Hydro-Québec, Direction Environnement, 1985, 109 p.
MAC-040122, s. c.

GROUPE DE RECHERCHE SUR LA MAURICIE (UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES).
Inventaire et indexation de la documentation historique : Centre d'interprétation de l'industrie de Shawinigan, Groupe de Recherche sur la Mauricie, Hydro-Québec, Direction Environnement, 1985, 93 p.
MAC-04012, s. c.

HYDRO-QUÉBEC.
Inventaire du patrimoine technologique et architectural d'Hydro-Québec – Région Laurentides, Vol. I : Synthèse d'évaluation, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1988, 42 p., annexe.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
Inventaire du patrimoine technologique et architectural d'Hydro-Québec – Région Laurentides, Vol. II : Dossiers d'inventaires : Centrales en exploitation, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1988, s. p.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
Inventaire du patrimoine technologique et architectural d'Hydro-Québec – Région Laurentides, Vol. III : Dossiers d'inventaires : Centrales fermées et centrales désaffectées, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1988, s. p.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
La Centrale Saint-Raphaël : Un patrimoine régional. Région Montmorency, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1988, 24 p., annexes.
MAC-04008, 4230-0013

HYDRO-QUÉBEC.
Centrale hydro-électrique Hull I : Étude de faisabilité technique, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1986, 70 p.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
La Centrale Sherbrooke : Histoire et potentiel d'une rescapée du passé, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1986, 49 p.
MAC-04010, 4230-7097

HYDRO-QUÉBEC.
Les centrales Chelsea et Rapides-Farmers : Le passé, l'avenir, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études préliminaires, 1986, 49 p.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
La Centrale Les Cèdres : Son histoire, sa construction, Hydro-Québec, Direction Architecture, Services études et normalisation, 1985, 18 p., photos.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
Hydro-Québec et son patrimoine : Une politique d'entreprise, Hydro-Québec, Direction Architecture, Service études et normalisation, 1984, 152 p., photos.
MAC-04008, 4230-0260

HYDRO-QUÉBEC.
Mauricie : Étude du potentiel de polyvalence de propriétés riveraines d'Hydro-Québec, Hydro-Québec, Direction Environnement, 1982, p. v.
MAC-04008, 4230-0260

KESTEMAN, Jean-Pierre.
La ville électrique : Sherbrooke, 1880-1988, Sherbrooke, Les éditions Olivier, 1988, 234 p.
MAC-04008, 1670-0063-R

LITER-PUBLIC COMMUNICATIONS.
Shawinigan : Un centre d'interprétation de la technologie, Liter-Public communications, 1983, 21 p.
MAC-04008, s. c.

PLURAM INC.
La Centrale Sept-Chutes – Région Montmorency : Étude patrimoniale du site, Hydro-Québec, Vice-présidence Environnement, 1990, 64 p., annexe.
MAC-04008, 4230-0722

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 12

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre				1												

Total : 1

Shawinigan (04)
La cité de l'énergie
Centre d'interprétation

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 13

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 14

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1													

Total : 1

Saint-Ferréol-les-Neiges (03)
Les Sept-Chutes
Lieu historique (Activités d'animation)

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Françoise Dubé	91.01
Recherche documentaire	Denis Gagnon	91.01

Aqueducs, réservoirs d'eau et égouts

4831

Vue aérienne de l'usine de pompage McTavish, à Montréal

Située dans l'avenue Docteur-Penfield, l'usine McTavish est l'oeuvre de l'ingénieur C.J. Desbaillets. Construite à partir de 1928, elle a commencé ses activités en 1932. L'édifice a été agrandi en 1947, dans le respect du style proposé par Desbaillets. Le réservoir, qui forme un lac de cinq acres de superficie, a été doté, en 1945, de murs en béton armé et d'un toit constitué d'une dalle de béton.

Communauté urbaine de Montréal, photo 1978.

1. Technologies et structures

• Aqueduc

L'aqueduc est un système de conduites destiné à amener l'eau d'une réserve naturelle ou artificielle à un lieu de consommation. On en distingue deux types : l'*aqueduc fonctionnant par gravité*, de conception simple, et l'*aqueduc fonctionnant par pompage*, qui fait appel à une technologie plus sophistiquée. Ce sont des facteurs environnementaux (caractéristiques des sources d'alimentation, élévation, climat, propriétés du sol, gel...) ainsi que l'évaluation du taux de croissance de la population qui déterminent généralement le choix d'un système. Le fonctionnement de l'un et l'autre comporte trois opérations essentielles : le captage de l'eau potable, son transport et son emmagasinage, sa distribution.

L'aqueduc fonctionnant par gravité est alimenté par un point d'eau dont l'altitude est supérieure au lieu de consommation. L'eau descend par elle-même jusqu'à un réservoir situé à un point élevé de la ville, au moyen conduites d'amenée enfouies profondément, afin de les protéger contre le gel. L'eau accumulée dans les réservoirs est ensuite distribuée par des conduites principales, qui suivent généralement le tracé des rues, et à partir desquelles des conduites secondaires (branchements latéraux) se raccordent aux robinets domestiques, aux prises d'incendie...

L'aqueduc fonctionnant par pompage est, par contre, alimenté par une source en contrebas du lieu de consommation. Des pompes (station de pompage principale) poussent l'eau vers un réservoir, situé plus haut. D'autres pompes (stations de pompage intermédiaires) l'amènent à d'autres réservoirs, si nécessaire L'eau ainsi accumulée est distribuée de la même manière que dans le système précédent.

Chaque système peut également comporter des appareils de filtration. Les premiers filtres d'épuration étaient de simples tamis de fils métalliques placés près de la prise d'eau; ils retenaient les débris, mais s'avéraient inefficaces dans la lutte contre les bactéries. Ces filtres ont, par la suite, été remplacés par des appareils de chloration introduits dans les différentes conduites. L'augmentation de la consommation a entraîné le traitement de l'eau au moyen de technologies complexes (filtre à sable lent, filtre à sable rapide, appareils de surchloration, de déchloration, de préchloration...), propres à la débarrasser de toutes les particules en suspension.

• Égout

L'égout est un système de conduites destiné à recueillir et à éloigner des agglomérations les eaux de pluie et les eaux usées. L'*égout de type unitaire* reçoit aussi bien les eaux de ruissellement que les eaux usées, tandis que l'*égout de type sélectif* possède des canalisations distinctes pour les eaux de pluie et les eaux usées. Pour éliminer adéquatement et sans risque ces eaux, les conduites qui les recueillent doivent être enfouies et posséder l'étanchéité et la pente nécessaires à l'évacuation de tous les rejets.

Chaque habitation est munie d'un branchement particulier qui évacue vers des conduites les eaux ménagères et les matières fécales. De grands collecteurs recueillent le contenu des différentes conduites. Ces dernières présentent souvent une forme ovoïde dans le but de retarder l'écoulement de l'effluent (ensemble des eaux usées et des eaux de ruissellement) lorsque le niveau d'eau est bas et de diminuer ainsi la sédimentation, qui réduit la capacité de transport de la canalisation. Le système comporte également des branchements pluviaux, qui amènent l'eau de ruissellement dans les canalisations, et des regards de visite, qui facilitent l'accès aux canalisations afin d'y effectuer des réparations. Autrefois, l'effluent se déversait directement dans l'eau ou encore s'écoulait à travers des vannes et des crépines qui réduisaient les détritus en miettes. De nos jours, les eaux usées sont épurées et évacuées de diverses manières (traitement primaire, traitement secondaire, traitement tertiaire, lagunage...).

• Réservoirs

Jadis à ciel ouvert, les réservoirs, ou châteaux d'eau, sont aujourd'hui souterrains, afin de contrôler la qualité de l'eau. Ils évitent les coupures d'eau lors d'un bris des tuyaux d'amenée. Les réservoirs de grande capacité sont formés de cellules aménagées sur un ou deux niveaux. Une dalle de béton reposant sur des colonnes fait office de toit, et un recouvrement de terre prévient le gel de l'eau.

• Autres structures

Différents bâtiments (tours de lavage, galeries de filtrage, stations de pompage, ateliers d'entretien, laboratoires...) sont construits afin de protéger les différents appareils contre les intempéries et de loger les bureaux de l'administration. Certains se caractérisent par la présence d'une haute cheminée, vestige de l'utilisation de machines à vapeur à une certaine époque. L'architecture peu banale de ces bâtiments s'inspire souvent de courants prestigieux (néo-renaissance italienne, « mission style »...). Elle témoigne de la richesse des municipalités ou de leur fierté de posséder des « utilités publiques ».

2. Aperçu historique

L'alimentation en eau des villes préindustrielles s'effectue à partir de cours d'eau ou d'étangs avoisinants, de puits privés, de fontaines publiques ou encore par l'intermédiaire de vendeurs ambulants appelés porteurs d'eau. Il existe aussi quelques « réseaux individuels » d'aqueduc. Ainsi, à la fin du XVII[e] siècle, une canalisation traverse la salle des malades de l'Hôtel-Dieu de Québec, permettant aux religieuses d'avoir facilement accès à l'eau, qui sert également au drainage des latrines de l'établissement.

L'évacuation des eaux de ruissellement est assurée tant bien que mal par des drains de pierre ou de bois ainsi que par des caniveaux aménagés dans les rues. Ces derniers servent fréquemment au rejet de détritus de tous genres. Par conséquent, les rues sont couvertes d'ordures, d'eaux sales et d'excréments laissés par les animaux ou en provenance des résidences qui ne disposent pas de latrines. Les quelques égouts privés se déversent le plus souvent dans un ruisseau qui alimente les citadins en eau potable.

Dans la première moitié du XIX[e] siècle, les villes présentent donc de réels dangers pour la santé. L'urbanisation rapide causée par le développement industriel oblige les administrations

municipales à employer des moyens techniquement plus avancés pour approvisionner la population en eau propre et pour rejeter les eaux usées. La protection contre les incendies et l'hygiène sont les principaux motifs évoqués pour l'aménagement de canalisations.

C'est à Montréal que le premier réseau d'aqueduc canadien est mis en place en 1801. Ce réseau partiel puise son eau dans des sources situées de l'autre côté du Mont-Royal et l'amène par gravité, au moyen de tuyaux de bois, dans deux réservoirs placés au centre-ville. À partir de 1819, on tire l'eau du fleuve à l'aide de machines à vapeur. De 1852 à 1857, la ville jette les bases de son réseau actuel. Elle construit un canal qui amène l'eau puisée en amont des rapides de Lachine à un pavillon abritant des pompes; celles-ci l'envoient dans un réservoir aménagé sur la Montagne. La ville de Québec conçoit son réseau d'aqueduc à la même époque (1854), mais choisit de s'alimenter par gravité dans le lac Saint-Charles situé à plusieurs kilomètres de la ville, plutôt que de tirer son eau du fleuve.

Les épidémies qui font successivement rage entre 1832 et 1854 sont à l'origine des premiers efforts sérieux pour établir des systèmes d'égout dans les grandes villes. Mais la théorie aériste en vigueur à l'époque, voulant que les maladies infectieuses soient transmises par les émanations provenant des substances végétales ou animales en décomposition, ainsi que les coûts élevés reliés à la mise en place d'un second réseau de canalisations retardent parfois de plusieurs années la construction d'égouts.

L'ensemble des mesures adoptées afin de promouvoir la santé publique se traduit néanmoins par une diminution sensible de la mortalité entre 1850 et 1870. L'hygiène urbaine devient donc une préoccupation importante au cours de la seconde moitié du XIX^e^ siècle. Les années 1880-1900 constituent une période marquante dans l'amélioration des « utilités publiques » : les découvertes en matière bactériologique démontrent que l'eau peut être porteuse de germes, ce qui accélère la construction de réseaux d'égout; le gouvernement provincial crée le Conseil d'hygiène de la province de Québec; les compagnies d'assurances offrent des réductions de primes aux municipalités qui possèdent un réseau d'aqueduc...

Au XX^e^ siècle, le nombre de réseaux d'aqueduc progresse à un rythme soutenu jusqu'à la fin de la Seconde Guerre. Les perfectionnements techniques introduits au siècle précédent dans la tuyauterie, les joints et les pompes permettent aux petites municipalités de s'offrir un réseau d'aqueduc, qu'elles aménagent parallèlement à leur réseau d'égout afin de réduire les coûts. Quant à la chloration de l'eau, elle est appliquée pour la première fois à Montréal en 1910, à la suite de l'épidémie de choléra qui frappe la ville. L'assainissement des eaux usées s'est fait très lentement en raison des coûts élevés des procédés. Il s'amorce véritablement au lendemain de la Seconde Guerre, mais ne se généralise qu'avec les années 1970.

3. Nombre de structures anciennes

Les données disponibles mentionnent l'existence de 36 réseaux d'égout en 1910, soit 01 réseaux unitaires et 38 réseaux séparatifs. Seulement 12 réseaux font l'épuration des eaux usées. En 1950, il y a 240 réseaux d'égout, qui répondent aux besoins de 43,6 % de la population québécoise. Il n'existe alors que 64 stations d'épuration des eaux usées, dont 61 ne permettent qu'une épuration partielle.

Tableau 1

Réseaux d'aqueducs et d'égouts, 1930

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Aqueduc																
Égout																
Total																

Total :

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

Réseaux d'aqueduc et d'égouts, 1950

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Aqueduc																
Égout																
Total																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 5

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué. Certains secteurs protégés sont susceptibles de renfermer des vestiges de réseaux anciens d'aqueduc et d'égout.

Tableau 6

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre							1									1

Total : 2

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Usine de pompage	Aylmer	07	[illegible]
Aqueduc de la rivière Saint-Pierre	Saint-Timothée	16	[illegible]

5.5 Biens protégés par un autre statut

Aucun

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																1

Total : 1

[illegible]

[illegible]

[illegible]

6. Mise en valeur

6.1 Institutions muséales

Tableau 6

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre						1										

Total : 1

Montréal (06)
Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal
Musée

6.2 Autres équipements culturels

Tableau 7

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Michel Jobin	92.09
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

Entrepôts 5100

Entrepôt Buchanan, à Montréal

Situé dans la rue Duke, cet entrepôt a été érigé en 1845 suivant les plans de l'architecte anglais John Wells. Sa structure traditionnelle en pierre est représentative d'une des étapes qui ont donné naissance à l'architecture industrielle. Classé monument historique en 1980, l'entrepôt Buchanan est un témoin unique dans le paysage architectural de Montréal.

Archives nationales du Québec à Québec, fonds Ministère des Communications, photo Bernard Vallée, négatif n° 88-521 A6.

1. Technologies et structures

Un entrepôt est un bâtiment ou un emplacement qui sert d'abri ou de lieu de dépôt provisoire pour des marchandises. Il peut se présenter sous diverses formes. On connaît les entrepôts jouxtant des manufactures; une partie, appelée « magasin », contient les pièces et les matières premières nécessaires à la fabrication des produits, tandis qu'une autre abrite la production. On trouve aussi des entrepôts indépendants : certains sont situés près des commerces; d'autres sont disséminés dans la ville, mais souvent établis à proximité des services de transports. Il peut s'agir de bâtiments construits à cette fin ou de locaux recyclés.

Vouloir énumérer tous les genres d'entrepôts signifierait passer en revue toutes les entreprises, qu'elles soient commerciales (de gros ou de détail), de services, de production et d'extraction de richesses naturelles, ou encore industrielles, puisque chaque produit est, jusqu'à un certain point, particulier. Certains entrepôts sont de vastes espaces pour remiser toutes sortes de marchandises, tandis que d'autres sont conçus pour des usages spécifiques. Parmi ces derniers, pensons, entre autres, aux silos de grains et de moutures, aux réservoirs de pétrole, de produits chimiques et de ciment, aux poudrières, aux hangars à potasse, aux entrepôts douaniers, aux entrepôts d'agrégats des services de voirie et aux entrepôts pour le combustible nucléaire irradié.

Les entrepôts, qui s'étendent parfois sur plusieurs étages reliés par des escaliers intérieurs, présentent de grandes surfaces ininterrompues de l'avant à l'arrière, où sont rangées les marchandises. De larges portes permettent de les charger et de les décharger. Selon l'époque de la construction et le genre de marchandises entreposées, des murs de refend ou des colonnes supportent les étages. Au milieu du XIX^{e} siècle, les poutres et les colonnes remplacent les traditionnels murs porteurs; c'est l'ère de l'architecture dite « à squelette de pierre ou de fonte ». Essentiellement fonctionnaliste, cette architecture s'est néanmoins très vite adaptée au goût du jour, qui valorisait un décor abondant. Suivant l'évolution des méthodes de construction, les entrepôts sont d'abord faits en pierre, puis en brique et plus récemment en acier.

Les premiers entrepôts sont disposés autour d'une cour, à laquelle on accède par une porte cochère. Ils comportent plusieurs fenêtres, dont certaines à palan; de nos jours, plusieurs entrepôts ont des murs aveugles.

• Entrepôts frigorifiques

Ces bâtiments comprennent de nombreuses salles, réparties sur plusieurs étages, qui sont maintenues à des températures appropriées au remisage et à la conservation de différents produits. En 1950, les entrepôts frigorifiques au Canada (autres que portuaires[1]) étaient classés en neuf catégories :

- Entrepôt public affecté aux vivres et aux produits alimentaires et dont l'espace est tout entier à la disposition du public;

1 . À ce sujet, consulter le bilan thématique 4410 – Installations portuaires.

- Entrepôt semi-public affecté aux vivres et aux produits alimentaires et dont l'espace, sauf une partie réservée au propriétaire, est à la disposition du public;

- Entrepôt particulier, affecté aux vivres et aux produits alimentaires et fermé au public;

- Crémerie n'entreposant que le beurre fabriqué à la crémerie même;

- Cases de crémerie, dont une partie est affectée à l'entreposage du beurre de la crémerie et l'autre partie est louée au public;

- Fromagerie n'entreposant que le fromage de la fromagerie;

- Cases de fromagerie, dont une partie est affectée à l'entreposage du fromage de la fromagerie et l'autre partie est louée au public;

- Cases frigorifiques, toutes louées au public; parfois, ces entrepôts sont aussi outillés pour couper, apprêter, réfrigérer et congeler les vivres ou produits alimentaires à entreposer;

- Station de classement frigorifique servant uniquement ou principalement à recevoir le fromage à classer.

• Entrepôts libre-service

Ces entrepôts, à un ou deux étages, ont une structure de métal et des murs aveugles. Ils sont divisés en espaces de dimensions variables, selon les besoins de la clientèle. Ils sont généralement chauffés et équipés de dispositifs contre le feu et le vol. Certains se présentent comme de petits garages accolés ayant chacun leur porte. D'autres présentent de vastes espaces comprenant des casiers disposés de part et d'autre de longs corridors qui mènent à des escaliers intérieurs. Les casiers sont fermés par des portes de bois à claire-voie; des ferrures permettent au locataire d'installer un cadenas. L'éclairage est assuré par des lampes situées au plafond des corridors.

Selon le genre d'entrepôt, on trouve divers équipements pour faciliter le transport des marchandises : monte-charges, grues, ponts roulants, monorails, palans, treuils, convoyeurs, pompes, diables, chariots, palettes.

2. Aperçu historique

Pour faire l'historique des entrepôts, il faudrait presque retracer l'histoire des manufactures, des magasins à succursales, des compagnies de transport, des producteurs, enfin de tous ceux qui, pour une raison ou une autre, laissent des marchandises en attente pour une période plus ou moins longue. Il peut s'agir d'objets manufacturés, de produits en vrac, de matières premières, etc.

Dès l'apparition du commerce, les marchands ont aménagé des locaux ou construit leurs propres bâtiments pour entreposer les marchandises. Au milieu du XIX^{e} siècle, le commerce en gros se développe et les promoteurs immobiliers font construire des édifices de location polyvalents qui se prêtent à presque toutes les fonctions. Certains complexes d'entreposage

sont plus connus que d'autres, comme les magasins-entrepôts des religieuses hospitalières de Saint-Joseph, situés dans le Vieux-Montréal. Il s'agit d'un ensemble de 33 immeubles, certains ayant été construits spécifiquement pour l'entreposage et d'autres, transformés pour cet usage; les travaux se sont déroulés entre les années 1861 et 1874. La communauté a commencé à se départir de ces immeubles en 1941 et la dernière transaction a été réalisée en 1975; ce sont parfois ceux qui en étaient locataires depuis des décennies, surtout des grossistes, qui en ont fait l'acquisition. À Québec, l'entrepôt Thibodeau, construit en 1880 et agrandi en 1898, était l'un des plus vastes entrepôts de la ville.

Dans le premier quart du XX^{e} siècle, le Québec compte 2932 commerces de gros, dont 63 % sont situés à Montréal et contrôlent 85 % des ventes de la province. C'est habituellement tout près de ces entreprises que s'installent les agents, les courtiers et que sont aménagés les lieux de vente des manufacturiers, de même que les entrepôts des magasins à succursales.

Dès le début du XX^{e} siècle, des entrepôts frigorifiques publics servent à l'entreposage des denrées périssables : viande, produits laitiers, œufs, fruits. Certains ont été ouverts grâce à des subventions du gouvernement fédéral qui encourage la construction et l'aménagement d'entrepôts frigorifiques publics; l'application de la loi et des règlements qui s'y rapportent relève du ministère de l'Agriculture.

Jusqu'au milieu du XX^{e} siècle, la plupart des entrepôts sont situés dans ou tout près des vieux quartiers et les rues étroites servent au chargement et au déchargement des marchandises. Puis, la décentralisation s'amorce, alors que des entreprises quittent les abords des ports pour s'installer en banlieue, généralement le long d'une voie ferrée. Enfin, de nouveaux entrepôts sont construits à la périphérie de la ville, à proximité des autoroutes et des grandes voies de circulation, qui en facilitent l'accès. Une étude réalisée à Montréal en 1957 démontre que beaucoup d'entreprises de camionnage ont leurs propres entrepôts et qu'elles possèdent presque tous les entrepôts existants. Ceci indique qu'à Montréal l'entreposage est surtout de courte durée. À cette époque, le camionnage concurrence le transport par rail et il finira par le supplanter. Quelques anciens entrepôts désaffectés des centres-villes seront transformés en bureaux, en magasins ou en appartements.

Depuis quelques années, on a vu surgir de nouveaux genres d'entrepôts. Certains sont de vastes bâtiments subdivisés en petits espaces d'entreposage offerts en location. Ces entrepôts libre-service répondent essentiellement aux besoins de particuliers et de petits commerçants. Ils appartiennent, pour la plupart, à des compagnies de camionnage. D'autres genres d'entrepôts, reliés aux innovations technologiques, sont aujourd'hui devenus essentiels; pensons, par exemple, aux entrepôts pour le combustible nucléaire irradié.

Le conteneur, qui peut être chargé soit sur un camion à remorque soit sur un wagon à plate-forme, s'impose au cours des années 1960. Son utilisation a probablement provoqué une diminution notable des besoins en bâtiments d'entreposage, car, bien souvent, les conteneurs sont laissés en attente à l'extérieur avant d'être livrés à leur destinataire. Avantage non négligeable, les marchandises sont expédiées dans des contenants scellés qui ne seront ouverts qu'à destination. Certains comportent un système de réfrigération. On peut supposer que le conteneur, puisqu'il sert d'abri temporaire aux marchandises, constitue un nouveau type d'entrepôt, mobile.

3. Nombre de structures anciennes

Il n'existe pas de statistiques concernant les bâtiments ou les espaces ayant servi à l'entreposage général. Ce fait s'explique par la difficulté de déterminer ce qu'il faut considérer comme des stocks en entrepôt.

• Entrepôts frigorifiques

En 1920, le Québec compte 56 entrepôts frigorifiques, dont 2 ont été établis grâce à des subventions. Ce nombre augmente rapidement, puisqu'en 1933, on recense déjà 90 entrepôts, dont 7 ont fait l'objet de subventions. Si le nombre d'entrepôts chute au début de la Deuxième Guerre mondiale, il augmente rapidement par la suite : en 1948, on compte 152 entrepôts, dont 18 ont fait l'objet de subventions, et en 1954, 249 entrepôts, dont 35 ont fait l'objet de subventions.

Tableau 1

Entrepôts frigorifiques, 1939

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 65 Source : *Annuaire du Canada*, 1940.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

Entrepôts

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R		1				1			1		1					
Ci					1											
Total		1			1	1			1		1					

Total : 5 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Vieille poudrière	Desbiens	02	MLHC
Voie ferrée, halle à marchandises et pont de fer du Quebec Central	Courcelles	05	MHCI
Entrepôt Buchanan	Montréal	06	MHC
Vieux phare et poudrière	Baie-Trinité	09	MLHC
Banc de pêche - poudrière	Paspébiac	11	SHC

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Entrepôt de la Baie-d'Hudson	Lachine	06	DCL/MHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.5 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC 04002, 4221 (préinventaire)

6.6 Études thématiques

Aucune.

6.8 Divers

MICHAUD, Josette.
Vieux Montréal : Cité marchande, Montréal, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles, 1983, 13 p.
MAC 04008, 1670-01/88-0

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.4 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre					1											

Total : 1

Compton (05)
Lieu historique national Louis-S.-Saint-Laurent
Salle de spectacle dans l'entrepôt

8.5 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre		1			1	1										

Total : 3

Desbiens (02)
Centre d'interprétation de la Métabetchouane (poudrière)
Lieu historique

Windsor (05)
Centre culturel et patrimonial La Poudrière de Windsor
Centre d'interprétation

Lachine (06)
Lieu historique national du Commerce de la Fourrure à Lachine (entrepôt)
Lieu historique national

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	98-11
Recherche documentaire	Denis Gagnon	98-11

Commerces de vente au détail

5200

1. Technologies et structures

1.1 Technologies

Les technologies de service, comme les systèmes de paiement, ont évolué au cours des ans. Ainsi, dans certains magasins, on a utilisé les « pigeons voyageurs » pour effectuer les paiements et rendre la monnaie. Dans ce système, la facture ainsi que l'argent sont déposés dans une petite nacelle, laquelle glisse sur un fil de fer qui relie les différents points de vente à une caisse centrale. Plus tard, on met au point un système pneumatique dans lequel de petits contenants cylindriques voyagent dans un circuit de tuyaux. Puis, apparaîtront les caisses enregistreuses manuelles, électriques, électroniques, à balance incorporée ainsi que les appareils pour les cartes de crédit et pour les cartes de paiement.

1.2 Structures

Au XIX^e^ siècle, les marchands demeurent généralement au-dessus de leur commerce qui, souvent, n'est pas chauffé l'hiver. Certains magasins ont une cour intérieure à laquelle on accède par une porte cochère. Selon l'époque et le genre de commerce, les dimensions du local et l'aménagement varient. La majorité des commerces ont une vitrine en façade et un petit entrepôt. Selon la marchandise offerte, on peut y trouver, entre autres : comptoirs de vente, comptoirs réfrigérants, chaises, miroirs, étagères, tringles à vêtements, balance, caisse enregistreuse.

Les premiers grands magasins sont généralement imposants. Les éléments décoratifs s'insèrent dans une architecture générale prestigieuse, qui traduit une certaine opulence. Vers la fin du XIX^e^ siècle, quelques grands magasins sont coiffés d'une mansarde ou couronnés d'un dôme décoratif. Plusieurs baies vitrées laissent pénétrer la lumière du jour. Les revêtements traditionnels, comme la pierre de taille, sont préférés aux matériaux modernes (fer, fonte, ciment), plutôt utilisés à l'intérieur. Au tournant du XX^e^ siècle, alors que l'on voit apparaître les ascenseurs, les monte-charges et les escaliers roulants, la vogue des édifices en hauteur touche les grands magasins du Québec, à l'instar de ceux des grandes villes américaines. Cette formule permet de compenser l'exiguïté et la rareté des terrains dans les zones fortement urbanisées.

Les grands magasins comportent de trois à dix niveaux, le rez-de-chaussée étant plus haut que les étages. Au rez-de-chaussée, de grandes vitrines, où est présentée une partie de la marchandise, attirent les passants. De nombreuses portes, dont certaines tournantes, donnent accès à l'intérieur. Une entrée de service est réservée à la réception et à l'expédition des marchandises. À chaque étage, les articles sont regroupés par catégories : vêtements pour dames, vêtements pour hommes, jouets, mobilier, articles de maison, etc. Suivant les rayons, on peut trouver : salles d'essayage, entrepôts, chaises, fauteuils, miroirs, comptoirs de vente, étalages, étagères, vitrines, tringles à vêtements, panneaux d'affichage, caisses enregistreuses, etc. Les aménagement peuvent aussi comprendre des bureaux pour la direction, des voûtes, une salle du personnel, des vestiaires, un bureau de crédit, un comptoir d'échanges, une

agence de voyages, un comptoir de réservation de spectacles, un restaurant, des toilettes. Fait à signaler, en 1927, le magasin Ogilvy, à Montréal, inaugurait une salle de concerts de 400 places où les clients pouvaient aller se détendre.

Le centre commercial est un ensemble de commerces établis en un même lieu et constituant une unité architecturale; il comprend un parc de stationnement. Il existe quelques types de centres commerciaux, dont les centres de proximité, les centres de quartier, les centres régionaux et les galeries marchandes. Bien que la majorité des centres commerciaux aient un ou deux étages, certains peuvent en avoir trois ou quatre. L'ensemble commercial comprend généralement une succursale de grand magasin, des boutiques (vêtements, articles pour la maison, quincaillerie, aliments), des restaurants, un centre administratif, des commodités, et parfois un cinéma ou un centre récréatif.

2. Aperçu historique

Le commerce, c'est l'activité d'achat et de revente (en l'état ou après transformation) d'un produit ou d'une valeur. Le commerce de détail est, en quelque sorte, la dernière étape de la manutention des produits, ceux-ci ayant passé par tous les intermédiaires du négoce, du fabricant au consommateur.

Sous le Régime français, les gens se procurent les produits dont ils ont besoin par l'entremise des marchands des grandes villes, soit Québec et Montréal, ou encore des marchands ambulants. Le développement des villages amène les postes de traite à faire de plus en plus de vente au détail; graduellement, ils deviennent des magasins généraux où les gens peuvent se procurer tout ce qui leur est nécessaire. Dans l'économie rurale de la fin du XIX[e] siècle, le magasin général est l'endroit où se vendent les produits agricoles de la région ainsi que diverses marchandises : articles d'épicerie, de quincaillerie, de mercerie et de pharmacie[1]. Le troc et le marchandage y sont pratiques courantes.

Quelques décennies après l'ouverture des premiers grands magasins en France (1852) et aux États-Unis (1860), le Québec se met au goût du jour. Les marchands anglophones s'établissent à Montréal (une exception : Dupuis Frères), tandis que les marchands francophones accaparent le marché de Québec. À Toronto, Timothy Eaton révolutionne les techniques de vente, en 1869, en inscrivant les prix sur les articles, en excluant le marchandage, en exigeant l'achat au comptant et en instaurant un système d'échanges et de remboursement. Puis, il lance le service de vente par correspondance. Son premier catalogue est distribué en 1882; la livraison des marchandises se fait par chemin de fer ou par la poste. Toutefois, les consommateurs font encore la majorité de leurs achats chez les marchands locaux.

À Montréal, Dupuis Frères ouvre ses portes rue Sainte-Catherine en 1868; ce magasin cessera ses activités en 1978. Henry Morgan, qui avait construit son premier grand magasin au square Victoria en 1866, suit l'exemple des marchands qui quittent le vieux secteur de la ville et il déménage rue Sainte-Catherine en 1891. James A. Ogilvy s'y installe, à son tour, en 1896. Puis arrivent Eaton en 1925, Simpsons en 1929, Woolworth et Holt Renfrew en 1937. Au début du XX[e] siècle, la rue Sainte-Catherine est la principale rue commerçante de Montréal.

---

1. Pour plus d'informations, consulter le dossier 5392 — Magasins généraux.

À Québec, les premiers grands magasins s'installent rue Saint-Joseph. Jean-Baptiste Laliberté y fait bâtir son commerce de fourrures en 1883. Puis, en 1889, c'est l'ouverture du Syndicat de Québec, qui fermera en 1991. Un an plus tard, Zéphirin Paquet inaugure un autre grand magasin, qui deviendra le plus grand magasin de détail de Québec; il fermera ses portes en 1981. Toujours rue Saint-Joseph, le magasin Pollack ouvre en 1931; ce sera la première entreprise à céder devant la montée des centres commerciaux, en 1978. Au moment où les grands magasins s'installent, on voit aussi apparaître un nouveau genre de commerce, soit le « 5-10-15 ». En plus d'offrir une très grande variété d'articles bon marché, les clients peuvent se servir eux-mêmes et cette formule n'exige aucune expérience de la part des commis. Plusieurs de ces magasins s'établissent rue Saint-Joseph. L'envergure que prend cette artère commerciale amène la construction du boulevard Charest, en 1930; quelques années plus tard, ce quartier fera l'objet de spéculations foncières.

Avec l'arrivée des grands magasins, le nombre de petits commerçants diminue dans les centres-villes; ceux-ci vont s'établir un peu partout dans la ville, près des quartiers domiciliaires.

La période de 1900 jusqu'à la Seconde Guerre mondiale marque le début de la production industrielle en série. La population urbaine augmente et les citadins, qui s'approvisionnent de plus en plus dans les magasins, ne cherchent plus à se suffire à eux-mêmes. Au milieu des années 1920, les chaînes de magasins, qui offrent des marchandises peu dispendieuses, sont en pleine croissance et les grands magasins accaparent une bonne partie (10 %) des ventes au détail.

Lors de la Crise, on assiste à une augmentation du taux de chômage, à une diminution des revenus et, par conséquent, de la consommation, jusqu'en 1940 environ. Quelques années après la guerre, l'industrie de la construction donne un essor important à la vente au détail, tandis que la force économique est constituée par la classe moyenne. Les commerçants de détail s'efforcent de stimuler les ventes; on conçoit de nouveaux produits, on contrôle la qualité, on offre des garanties, et la publicité est omniprésente. Les magasins de rabais portent atteinte aux chaînes. Puis, les grands magasins voient leurs ventes diminuer considérablement, à cause de leur situation géographique qui rend leur accès difficile et aussi de leur refus de reconnaître que le consommateur change.

Du côté de l'alimentation, les supermarchés sont créés, offrant une vaste gamme de produits alimentaires, un libre-service et des bas prix; l'arrivée du réfrigérateur et l'amélioration des techniques de mise en conserve et de congélation permettent aux consommateurs de stocker une grande quantité d'aliments. Entre 1946 et 1960, les ventes au détail grimpent de 1 à 4 milliards de dollars. Après le secteur de l'alimentation, c'est celui de l'automobile qui détient le plus fort chiffre d'affaires. L'automobile aura une influence primordiale sur le commerce de détail; elle permet d'agrandir les territoires commerciaux, de supprimer les services de livraison et favorise la croissance des centres commerciaux.

Au Québec, le premier centre commercial ouvre ses portes à Ville Saint-Laurent, en 1952. Après 1960, ils se multiplient. Place Laurier, le premier centre commercial couvert au Québec, ouvre ses portes en 1961; il accueille 50 magasins. Développés d'abord dans les zones les plus urbanisées et densément peuplées, les centres commerciaux s'installent ensuite dans les régions périphériques. Ils constituent une menace pour les rues commerciales des centres-villes. Pour plusieurs marchands établis sur ces artères, la solution consiste à déménager dans un centre commercial, tandis que leur ancien magasin devient une succursale, puis un entrepôt

et enfin un local à louer. Parmi les facteurs qui favorisent l'essor du centre commercial, mentionnons : les nouveaux modes de transport qui ont rendu la population plus mobile, les avantages du « tout sous un même toit », les facilités de stationnement. Vers 1970, on aménage des galeries de boutiques dans des édifices en hauteur et parfois dans des couloirs souterrains reliant les édifices entre eux. Par ailleurs, il importe de signaler les ventes au détail faites par l'entremise de distributeurs automatiques et celles réalisées lors de démonstrations à domicile.

Dans les années 1960, les stratèges de la commercialisation favorisent les magasins qui offrent une grande variété de produits, tandis que dans les années 1970, on tend vers la spécialisation et la segmentation. On remarque la prolifération des chaînes de magasins et des magasins à succursales. Entre 1970 et 1980, le franchisage touche le commerce de détail, la restauration et les services.

3. Nombre de structures anciennes

• Commerces de détail

En 1930, on compte 34 286 commerces de détail, dont près de la moitié vendent des produits alimentaires. Montréal détient 37 % des commerces de détail et leur chiffre d'affaires représente près de 60 % des ventes au détail de tout le Québec. En 1941, le nombre de commerces de détail est de 39 712 et, en 1951, il s'élève à 43 572; il s'agit surtout de petits marchands.

Tableau 1

Commerces au détail, 1941

Région	01	02	03	04	05	06	07	08
Nombre	1996	1407	3452	3299	1868	14 811	1239	1227

Tableau 1

Commerces au détail, 1941

Région	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			981	2698		1142	1482	4110

Total : 39 712 Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1950.

• Grands magasins

Il est difficile de dénombrer les grands magasins, puisque les premières statistiques regroupent les grands magasins et les maisons et bureaux de vente par correspondance. Ainsi, en 1930, on compte 18 établissements, tandis qu'en 1941, on en compte 34. En 1970, on regroupe les grands magasins et les succursales, pour un total de 69 établissements; en 1975, le nombre est de 134.

Tableau 2

Grands magasins, 1941

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total : 34 Source : *Annuaire statistique du Québec*, 1945-1946.

• Centres commerciaux

On trouve 32 centres commerciaux en 1959. Ce nombre augmente à 155 en 1968 et à 215 en 1978. De 1952 à 1960, 85 % des centres commerciaux sont concentrés dans la région de Montréal, tandis que les régions de Québec, de Trois-Rivières et de la Côte-Nord n'en regroupent que 3 % chacune et l'Outaouais, 6 %. En 1976, sur un total de 296 centres commerciaux, 44 % sont des centres de proximité, 38,5 % des centres de quartier, 13,5 % des centres régionaux et 4 % des galeries marchandes. La région de Montréal est la plus favorisée, puisqu'on y trouve 204 centres commerciaux; Québec en compte 41 et le reste de la province, 51.

Tableau 3

Centres commerciaux, 1959

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1	1		27	2		1							

Total : 32 Source : Daniel Arbour, *Le commerce et la distribution au Québec*, p. 25.

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 4

Commerces au détail, 1994

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 5

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																1
Total																1

Total : 1 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Boutique Garèle	Saint-Lambert	16	MHCI

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 6

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 7

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Le nombre de demandes antérieures à 1980 est approximatif, compte tenu du fait qu'il a été établi grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie.

Tableau 8

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1													

Total : 1

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Épicerie Côté	Sainte-Foy	03	78.01.01

5.5 Biens protégés par un autre statut

Aucun.

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 9

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

RANCOUR, Pierre.
Inventaire ethnologique en milieu urbain : John Darlington, tabagie J. E. Giguère, épicerie J. A. Moisan, Québec, ministère des Affaires culturelles, Service du patrimoine, 1984, 4 volumes, s. p.
MAC-04008, 4250-0024

6.3 Études thématiques

Aucune.

6.4 Divers

Histoire du commerce canadien-français de Montréal, Montréal, Éditions Élysée, 1975, 136 p.
MAC-04004, F1054.5 M6 H673

ALLAIRE, Yvan, CÔTÉ, Marcel et François TREMBLAY.
Le commerce et la distribution au Québec. Série 1 – L'environnement : Évolution et tendances. 1.1 – L'environnement de la distribution, Montréal, Comité d'étude sur le fonctionnement et l'évolution du commerce au Québec, 1978, 126 p.
MAC-04004, 1670-1838-R

ARBOUR, Daniel.
Le commerce et la distribution au Québec. Série 3 – Les centres commerciaux et les centres-villes, Montréal, Comité d'étude sur le fonctionnement et l'évolution du commerce au Québec, 1978, 234 p.
MAC-04004, 1670-1803-R

BERVIN, George.
Québec au XIX^e siècle : L'activité économique des grands marchands, Sillery, Septentrion, 1991, 297 p.
MAC-04004, 1670-5330-R

COLLECTIF.
« Les grands magasins, cent ans de séduction », *Continuité*, n° 42 (hiver 1989), p. 20-39.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL.
Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal : Les magasins, les cinémas, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1985, 413 p.
MAC-04004, 1670-5114

GIRAM.
Évolution des axes commerciaux traditionnels de Lévis et Lauzon, Lauzon, Giram, 1985, 99 p.
MAC-04004, 1670-0419R

MALLEN, Bruce.
Le commerce et la distribution au Québec. Série 1 – L'environnement : Évolution et tendances. 1.4 – Les réseaux de distribution, Montréal, Comité d'étude sur le fonctionnement et l'évolution du commerce au Québec, 1977, 209 p.
MAC-04004, 1670-1802-R

MICHAUD, Josette.
Vieux Montréal : Cité marchande, Montréal, Ville de Montréal et ministère des Affaires culturelles, 1983, 15 p.
MAC-04008, 1670-0188-R

POLÈSE, Mario et autres.
Le commerce et la distribution au Québec. Série 1 – L'environnement : Évolution et tendances. 1.3 Le tissu urbain québécois, Montréal, Comité d'étude sur le fonctionnement et l'évolution du commerce au Québec, 1977, 52 p.
MAC-04004, 1670-1801-R

PROULX, Mathieu.
Le commerce et la distribution au Québec. Série 1 – L'environnement : Évolution et tendances. 1.2 – Le cadre juridique, Montréal, Comité d'étude sur le fonctionnement et l'évolution du commerce au Québec, 1978, 338 p.
MAC-04004, 1670-1809-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 10

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre						1						1				

Total : 2

Saint-Évariste (12)
Écomusée de la Haute-Beauce
Musée

Montréal (06)
Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire
Musée

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 11

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 12

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			1		1			1	1			1				

Total : 5

Québec (03)
Place-Royale
Centre d'interprétation

Compton (05)
Lieu historique national Louis-S.-Saint-Laurent
Lieu historique national

Rouyn-Noranda (08)
Maison Dumulon
Lieu historique et centre d'interprétation

Havre-Saint-Pierre (09)
Centre culturel et d'interprétation
Centre d'interprétation

Saint-Roch-de-Richford (12)
Magasin général
Centre d'interprétation

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	92 09
Recherche documentaire	Denis Gagnon	92 12

Magasins généraux 5392

1. Technologies et structures

La consultation des quelques statistiques et études sur le sujet permet de dire que, dans son acception québécoise, le « magasin général » désigne avant tout un local où sont conservées et exposées des marchandises diverses dans le seul but de la vente. Dans une optique moins économique, le magasin général est aussi souvent synonyme de lieu de rencontres sociales. Le magasin général se distingue avant tout par l'éventail élargi des marchandises qui y sont offertes. On y trouve de tout ou presque, des produits alimentaires jusqu'aux produits de consommation, sans oublier les vêtements, les produits d'hygiène corporelle, l'outillage agricole et la quincaillerie.

Le magasin général est un phénomène essentiellement rural; les statistiques de 1941 le distinguent d'ailleurs des autres commerces par l'appellation particulière de « magasins généraux de campagne ». À cette époque, ce type de magasins se retouve dans tout le territoire québécois, notamment dans les municipalités de moins de 1000 habitants (83 %) et dans des centres dont la population varie de 1000 à 10 000 habitants. Des quelque 39 712 établissements de commerce de détail inventoriés pour l'année 1941, 2943 sont des « magasins généraux de campagne »; ils occupent le 5e rang parmi les neuf catégories de commerce de détail.

Le nombre de magasins généraux varie en fonction de la densité de la population d'une région ou de son éloignement des grands centres urbains. Bien que, dans la plupart des cas, on ne compte qu'un magasin général par municipalité, il arrive qu'il y en ait plusieurs dans les centres plus populeux ou dans ceux qui desservent un arrière-pays plus étendu.

Les quelques études sur le sujet s'accordent pour dire qu'il existe encore de nombreux magasins généraux, ce qui a permis à certains chercheurs de décrire leur architecture. Habituellement de forme rectangulaire, le magasin général présente soit un long pan, soit un mur pignon du côté de la rue. Son style s'inspire des grands courants qui ont eu cours au tournant du XXe siècle : néo-renaissance, à l'italienne, Second Empire, vernaculaire ou « Boom Town ».

Dans sa version à pignon sur rue, les traits architecturaux du magasin général sont très caractérisés. Il est haussé sur un solage, et la façade du rez-de-chaussée est percée d'une porte centrale flanquée de deux larges fenêtres qui permettent de faire entrer la lumière et d'exposer la marchandise. Une galerie, qui court sur toute la façade, facilite le transbordement de la marchandise. Cette galerie est habituellement surmontée d'un abri ou d'un large balcon, qui supporte le plus souvent l'enseigne du magasin. Un ou deux étages percés d'ouvertures symétriques, réservés au logis du propriétaire et de ses employés, s'élèvent habituellement au-dessus du rez-de-chaussée. L'édifice est coiffé, le plus souvent, d'un toit plat.

En milieu rural, le long pan du magasin général est le plus souvent parallèle à la rue, car les terrains sont disponibles et peu dispendieux. Ce type de magasin reprend dans l'ensemble les caractéristiques du modèle à pignon sur rue, mais son architecture se distingue surtout par le nombre d'étages et par un toit à deux versants percé ou non de lucarnes.

Si l'on excepte les quartiers du propriétaire et de sa famille, l'intérieur du magasin général est toujours partagé en deux grandes zones, l'une réservée au public et l'autre, au marchand. Ces zones sont d'ailleurs bien délimitées par la distribution des longs comptoirs alignés parallèlement aux murs de l'édifice.

Dans le voisinage du magasin général, se trouvent généralement des bâtiments plus ou moins reliés au fonctionnement de celui-ci. Un appentis ou une rallonge à l'arrière sert souvent d'entrepôt. En milieu rural, il arrive aussi que la maison du propriétaire soit complètement détachée ou attenante au corps principal du magasin. Une étable complète l'environnement immédiat du magasin général du début du XX^e^ siècle.

2. Aperçu historique

Sous le Régime français, les habitants s'approvisionnent directement sur les bateaux en provenance de l'Europe, chez les marchands des villes de Québec et de Montréal ou encore par l'entremise de marchands ambulants, mieux connus sous le nom de « coureurs des côtes ». A cette époque, les marchandises circulent peu et on tend vers l'autosuffisance.

Après 1760, le propriétaire rural n'est plus tenu d'occuper sa terre et les « coureurs des côtes » sont frappés d'interdit. Les premiers villages se constituent et, avec eux, apparaissent les marchands généraux. Déjà en 1792, 432 marchands et taverniers font du commerce de détail[1].

Le magasin général est sans contredit un produit du XIX^e^ siècle. C'est au cours de la première moitié de ce siècle que s'étend et se généralise ce type de commerce, qui va connaître son plus grand essor avec l'expansion économique de la période 1850-1875. Le déclin s'amorce dès 1875, avec le ralentissement de l'économie dans le dernier quart du XIX^e^ siècle.

Au tournant du XX^e^ siècle, les ventes par correspondance et à crédit, de même que l'évolution rapide des moyens de communication (chemin de fer, automobile, téléphone), vont accélérer le déclin du magasin général. Enfin, la spécialisation du commerce et l'apparition des supermarchés auront raison des magasins généraux à partir de 1950. Des magasins généraux qui restent, plusieurs ont été transformés en résidences ou sont devenus des tabagies ou des dépanneurs.

---

1 . Yvan Fortier, *Marchands et magasins généraux au Québec*, Parcs Canada, Québec, 1986, 84 p.

3. Nombre de structures anciennes

Tableau 1

Magasins généraux de campagne, 1941

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	324	234	145	276	178	15	142	149	*		363	454	**	113	169	381

Total : 2943 Source : *Recensement du Canada*, 1941. * Compris dans 02 ** Compris dans 06

4. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles. Le dépouillement du macro-inventaire pourrait fournir des données pour les territoires autres que les centres urbains. Le procès-verbal du Comité du statut des biens culturels du 19 juin 1980 indique qu'il subsisterait 860 magasins généraux au Québec.

Tableau 2

Magasins généraux, 1991

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5. Nombre de structures protégées par un statut juridique

5.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R		1		1				1			1					
Ci																
Total		1		1				1			1					

Total : 4 C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Maison Donaldson	Roberval	02	MHR
Magasins des Lebrun	Maskinongé	04	SHR
Ancien bureau de poste et maison Dumulon	Rouyn-Noranda	08	SHC
Magasin J.-A. Gendron	New Richmond	11	MHC

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN																
SP																
Total																

Total : AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1	1		1							1					

Total : 4

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Magasin Laurent-Nazaire Blais	Matane	01	83.04.13
Maison Blouin ou ancien bureau et magasin des Price	Chicoutimi	02	82.01.28
Site des magasins Lebrun	Maskinongé	04	80.07.02
Magasin J.-A. Gendron	Caplan	11	80.06.11

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Parc historique national Louis-S.-Saint-Laurent	Compton	05	PHN
Magasin général Hyman (Parc Forillon)	Gaspé	11	PN

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1										1					

Total : 2

DORION, Jacques (Ethnotech inc.).
Magasin général Joseph-Arsène Gendron; 3, route 132, Caplan, Comté Bonaventure : Étude, relevés et analyse, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Division études et expertises, 1981, 121 p., annexes.
MAC-04004, HF 130, Q 3, E 84M

EAST, MARIE.
Ancien magasin général du marchand Laurent-Nazaire Blais; 87, rue D'Amours, Matane : Étude, relevés et analyse, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction régionale de l'Est-du-Québec, 1984, 141 p.
MAC-04004, 1670-3231-R

6.2 Inventaires

GIGUÈRE, Guy
Inventaire des magasins généraux de la région de Trois-Rivières, Québec, ministère des Affaires culturelles - Inventaire des biens culturels, 1980, 47 p., fiches.
MAC-04012, s. c.

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

Aucune.

6.4 Divers

CYR, Lise.
« Les magasins généraux dans les habitudes alimentaires et sociales en Gaspésie », *Alimentation et Région*, Études réunies par Jean Peltre et Claude Thouvenot, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1987, p. 141-156.
MAC-04004, 1670-4451-R

GROSSHOLZ, Roselyn.
Country Store Collectibles Price Guide, Desmoine (Iowa), Wallice-Homestead Book Co., 1972, 90 p.
MAC-04004, GN 429 G 878

PERREAULT, Lucille.
La maison Dumulon, Rouyn, Corporation de la maison Dumulon, 1982, 28 p.
MAC-04018, s. c.

PERREAULT-GILBERT, Maryse.
Jacques Adhémar, premier marchand canadien-français de Drummondville (1815-1822), Drummondville, La société historique du Centre du Québec, Les cahiers de la Société historique du Centre du Québec, n° 9, 1981, 86 p.
MAC-04004, 1670-1453-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

Aucune.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre									1			2				

Total : 3

Havre Saint-Pierre (09)
École de ballet de Havre-Saint-Pierre
École de ballet

Saint-Honoré (12)
La Maison Rouge
Expositions

Saint-Malachie (12)
Bibliothèque affiliée à la B.C.P.
Bibliothèque

8.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre					1		1	1			1	1				

Total : 5

Compton (05)
Lieu historique national Louis-S.-Saint-Laurent
Lieu historique national

Shawville (07)
Musée du Pontiac (reconstitution d'un magasin général de 1800)
Musée et lieu historique

Rouyn-Noranda (08)
La maison Dumulon
Lieu historique et centre d'interprétation

Gaspé (11)
Centre d'interprétation du parc national Forillon (Magasin général Hyman)
Centre d'interprétation

Saint-Roch de Notford (12)
Magasin général
Centre d'interprétation

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Paul Bernard	91.04
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

Postes de traite

5394

Vue générale du poste de traite du lac aux Allumettes, à Sheenboro, vers 1900

Aménagé vers 1825 par la Compagnie de la baie d'Hudson, ce poste de traite demeura en activité jusqu'en 1969. Témoin important de la fin du commerce des fourrures dans l'Outaouais, ce site historique renferme quelques bâtiments patrimoniaux : la maison du Bourgeois (1845), la chapelle St. Theresa (1857) et le cimetière amérindien, le magasin général (au centre de la photo) et l'hôtel Pontiac, datant des années 1880.

Archives nationales du Canada, négatif n° 239-07-239-1.

6. Technologies et structures

6.1 Technologies

Les peaux traitées dans les postes de traite sont surtout celles du castor, de l'ours brun, noir ou blanc, du loup, du cheveuil, de l'orignal, du caribou, du renard, de la martre. On y achète aussi des plumes de toute sorte. En échange, les Amérindiens recherchent des marchandises qui peuvent répondre à leurs besoins : tissu, munitions, couteaux, haches, fers de haches, armes, alênes et aiguilles, chaudrons, tissus, couvertures, parfois de petits objets de fantaisie et des produits de la ferme. Lorsque vient le temps des échanges, on débat de la valeur des peaux et c'est des articles prêts aux Amérindiens durant l'année écoulée. Installant leurs campements provisoires à proximité du poste de traite, les Amérindiens n'épargnent pas le temps et ne craignent pas les distances pour obtenir les meilleurs prix.

La traite se fait surtout au début de juin et au mois d'août. L'hiver, les activités dans plusieurs postes de traite situés à l'intérieur des terres, dont ceux de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean, sont suspendues, sauf au poste de Chicoutimi. On mise plutôt sur un système de traite mobile centré sur les courses de look, qui vont à la rencontre des Amérindiens au printemps et font ainsi concurrence aux marchands anglais de la baie d'Hudson. De leur côté, les représentants de la Compagnie de la Baie d'Hudson tentent d'intercepter les Amérindiens afin d'éviter que les fourrures prennent le chemin de Trois-Rivières ou de Québec. D'ailleurs, des « avant-postes » sont établis sur les territoires des Amérindiens, les empêchant de traiter avec d'autres négociants ou de se rendre dans les grands centres. De plus, une ordonnance du gouverneur Simpson, émise en 1821, stipule que les facilités de paiement accordées aux Amérindiens doivent cesser avec les comptes des postes commencent presque exclusivement avec les Blancs.

6.2 Structures

Selon l'importance du poste de traite, il compte deux, trois ou même quinze bâtiments, chacun correspondant à une de ces cinq fonctions : résidentielle, commerciale, artisanale, agricole et religieuse. Bien qu'aucun poste ne comporte la totalité de ces structures, il peut y avoir : maison du maître, maison des engagés, chapelle, presbytère, magasin de marchandises sèches, entrepôt, forge, moulin, boulangerie, tonnellerie, poudrière, étable, grange, hangar, charbonnière, poudrière, four à pain, caveau. On compte parfois des dépendances, des jardins et un cimetière. Le poste tend vers l'autosuffisance sur le plan alimentaire, afin de minimiser les frais d'exploitation. Les surplus de production de la ferme sont vendus aux Amérindiens et aux compagnies fondatrices.

Les bâtiments d'habitation sont de dimensions variables généralement, ils sont en pièce sur pièce, coiffés d'un toit de bardeaux et ne présentent que peu d'ouvertures. Ils comportent quelques pièces réparties sur deux étages, une cave et sont parfois liés à l'intérieur. Les dépendances sont habituellement des constructions de pieux. Dans le magasin, on peut trouver

une grande grosse dette dans laquelle la municipalité est en retard. Un compte est ouvert

6. [illegible]

La découverte du Saint-Laurent par Jacques Cartier est en partie à l'origine du commerce de la fourrure entre la Nouvelle-France et l'Europe. La fondation de Tadoussac en Nouvelle-France sera suivie en octobre différents au [illegible] et [illegible] et [illegible] et

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]															

[illegible]

6. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données ne sont pas disponibles.

Tableau 8

Postes de traite, 1994

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

9. Nombre de structures protégées par un statut juridique

9.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 9

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R		1					1		1							
D																
Total		1					1		1							

Total : 3 C = Classé R = Reconnu D = Cité

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Poste de traite de Chicoutimi	Chicoutimi	02	SHC
Poste du lac des Allumettes	Shawn-Esher-Aberdeen-et-Malakoff	07	SHC
Poste de pêche et de traite de Tadoussac	Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent	09	SHCSAC

5.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH AN																
SP																
Total																

Total : AH AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

5.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre								1								

Total : 1

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Hunter's Point	Kipawa	08	84.01.24

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Poste de Chicoutimi (Vieux)	Chicoutimi	02	DCMLHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Tableau 7

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre	1								2							

Total : 3

GUITARD, Michelle et Pierre Dufour.
La traite des fourrures à Tadoussac : Dossier documentaire. Vol. 1 : Rapport, municipalité de Tadoussac et ministère des Affaires culturelles, 1987, 58 p.
MAC-04002, 4720-0354

GUITARD, Michelle.
Chamachouane, au coeur de la compétition, Québec, ministère des Affaires culturelles et municipalité de Saint-Félicien, s. d., 72 p.
MAC-04018, s. c.

PICARD, François et autres.
Tadoussac : Étude ethno-historique et étude de potentiel archéologique, historique et préhistorique, ministère des Affaires culturelles, 1983, 149 p.
MAC-04002, 4720-0213

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (préinventaire)

6.3 Études thématiques

Aucune.

6.4 Divers

ANDERSON, J. W.
Fur Trader's Story, Toronto, The Ryerson Press, 1961, 245 p.
MAC-04004, F1030 A552

BALLANTYNE, Robert Michael.
Hudson's Bay or Every-day Life in the Wilds of North America During Six Years' Residence in the Territories of the Honourable Hudson's Bay Company, Edmonton, Hurtig Publishers, 1972, 328 p.
MAC-04004, F1060.8 B188

BALLANTYNE, Robert Michael.
Hudson Bay; or Everyday Life in the Wilds of North America During Six Years' Residence in the Territories of the Hon. Hudson Bay Company, London, Edinburgh, Dublin and New York, Thomas Nelson and Sons, 1908, 367 p.
MAC-04004, F1060.8 B188

BOUCHARD, Russel.
Les haches de traite au Domaine du Roi, Chicoutimi-Nord, Russel Bouchard, 1975, 45 p.
MAC-04004, 1670-4529

CROUSE, Nellis M.
La Vérendrye Fur Trader and Explorer, Part Washington (N. Y.), Kennikat Press, 1972, 247 p.
MAC-04004, F1060.7 C952

DAVIDSON, Gordon Charles.
The North West Company, New York, Russell & Russell, (1918) 1967, 349 p.
MAC-04004, F1060.7 D252

FRANCIS, Daniel et MORANTZ, Toby.
La traite des fourrures dans l'est de la Baie James 1600-1870, Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1984, 261 p.
MAC-04004, 1670-0749

GAGNON, Gaston.
Commerce des fourrures et poste de traite à Chicoutimi, du XVII^e au XIX^e siècle, Ville de Chicoutimi, Service de l'urbanisme, 1983, 134 p.
MAC-04004, 1670-3243

JEAN, Suzanne.
Techniques de construction des postes de traite (XVIII^e siècle) et des camps de bûcherons (première partie du XX^e siècle), s. d., 47 p.
MAC-04004, 1670-3288

KARKLINS, Karlis.
Les parures de traite chez les peuples autochtones du Canada : Un ouvrage de référence, Études en archéologie, architecture et histoire, Ottawa, Lieux historiques nationaux, Service des Parcs, Environnement Canada, 1992, 255 p.
MAC-04004, 1670-5324

MACKENZIE, Alexander.
Voyages from Montreal through the Continent of North America to the Frozen and Pacific Oceans in 1789 and 1793 with an Account of the Rise and State of the Fur Trade, New York, Allerton Book Co., (1922) 1973, vol. 1, 355 p., et vol. 2, 360 p.
MAC-04004, F1060.7 M156-1 et 2

MASSON, L. R.
Les bourgeois de la compagnie du Nord-Ouest : Récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au nord-ouest canadien publiés avec une esquisse historique et des annotations, Québec, A. Côté et Cie, 1889, 1890, 2 vol.
MAC-04004, F1060 M268

NOËL, Michel.
Carnet de voyage : Le Vieux-Comptoir de la baie James, Ottawa, Éd. Leméac, 1982, 195 p.
MAC-04004, 1670-4187

PINKERTON, Robert E.
Hudson's Bay Company, New York, Henry Holt and Company, 1931, 357 p.
MAC-04004, F1060 P655

RICH, E. E.
Copy-Book of the Letters Outward & Begins 29th May, 1680 Ends 5 July 1687, éd. par E. E. Rich, Londres, The Hudson's Bay Record Society, (1948) 1968, 415 p.
MAC-04004, F1060 H885 11

RICH, E. E.
The Fur Trade and the Northwest to 1857, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1967, 336 p.
MAC-04004, F1060 R498 1967

RICH, E. E.
Montreal and the Fur Trade, Montreal, McGill University Press, 1966, 99 p.
MAC-04004, F1060 R498

RICH, E. E.
Hudson's Bay Company 1670-1870, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1960.
vol. I : 1670-1763, 687 p.
vol. II : 1763-1820, 400 p.
vol. III : 1821-1870, 573 p.
MAC-04004, F1060 R498

RICH, E. E.
Moose Fort Journals 1783-85, éd. par E. E. Rich et A. M. Johnson, Londres, The Hudson's Bay Record Society, 1954, 392 p.
MAC-04004, F1060 H885 17

SAUM, Lewis O.
The Fur Trader and the Indian, Seattle et Londres, University of Washington Press, 1966, 324 p.
MAC-04004, E98 F6 S256

TREMBLAY, Victor, M^gr^.
Le poste de Métabetchouan, Collection société historique du Saguenay, n° 34, Chicoutimi, Éd. Science moderne, 1974, 200 p.
MAC-04004, F1054 S267 T789

WILLIAMS, Glynder.
London Correspondence Inward from Sir George Simpson 1841-42, éd. par Glynder Williams, Londres, The Hudson Bay Record Society, 1973, 212 p.
MAC-04004, F1060 H885 29

WILLIAMS, Glynder.
Andrew Graham's Observation on Hudson's Bay 1767-91, éd. par Glynder Williams, Londres, The Hudson's Bay Record Society, 1969, 423 p.
MAC-04004, F1060 H885 27

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

CARON, Diane.
Les postes de traite de fourrure sur la Côte-Nord et dans l'Outaouais, Collection Dossiers, n° 56, Québec, ministère des Affaires culturelles, 1984, 150 p.
MAC-04004, 1670-5000

GUITARD, Michelle.
Des fourrures pour le Roi au poste de Métabetchouan, Lac-Saint-Jean, Collection Dossiers, n° 60, Québec, ministère des Affaires culturelles, 1984, 244 p.
MAC-04010, 1670-0032

LAPOINTE, Camille.
Le site de Chicoutimi : Un établissement commercial sur la route des fourrures du Saguenay – Lac-Saint-Jean, Collection Dossiers, n° 62, Québec, ministère des Affaires culturelles, 1985, 255 p.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

8.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre		1				2		1	4							

Total : 8

Desbiens (02)
Centre d'interprétation de la Métabetchouane
Centre d'interprétation et lieu historique

Lachine (06)
Lieu historique national du Commerce-de-la-Fourrure-à-Lachine
Lieu historique national

Lachine (06)
Musée de la ville de Lachine
Musée

Ville-Marie (08)
Lieu historique national du Fort-Témiscamingue
Lieu historique national

Grandes-Bergeronnes (09)
Exposition archéologique (comptoir de fourrures)
Centre d'interprétation

Havre-Saint-Pierre (09)
Centre culturel et d'interprétation
Centre d'interprétation

Sept-Îles (09)
Vieux-Poste de Sept-Îles
Centre d'interprétation

Tadoussac (09)
Maison Chauvin
Centre d'interprétation

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Nicole Dorion	94.11
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

Halles et places de marché

5499

Marché Atwater, à Montréal

Ce marché public est situé dans le quadrilatère formé par les rues Atwater, Green, Saint-Émile et le canal de Lachine. L'édifice, qui date de 1933, est l'oeuvre des architectes Ludger Lemieux et Paul M. Lemieux. Les nombreux étals de boucher demeurent encore aujourd'hui l'une des principales caractéristiques du marché Atwater.

Communauté urbaine de Montréal, photo 1974.

5. Technologies et structures

Le marché public constitue un lieu vital pour l'approvisionnement du citadin. Aussi, les toutes premières places du marché établies en sol québécois sont-elles régies puis entièrement gérées par les autorités publiques.

La place du marché est un espace libre, aménagé au cœur des quartiers urbains en plein essor, où s'effectuent des échanges commerciaux et sociaux entre citadins et ruraux. Une de ses principales caractéristiques est d'être souvent fermée sur elle-même. De dimensions variables, cette place peut compter une ou des halles, ouvertes ou fermées selon l'époque de leur construction.

Certaines places du marché se spécialisent avec les années. Ainsi, le marché aux denrées est réservé aux produits d'alimentation, mais exclut les bêtes à cornes et les chevaux de même que le poisson, le marché aux poissons étant réservé à cette fin. Le marché au bois et au foin, exigeant des espaces plus vastes, est le plus souvent aménagé sur des terrains vagues en périphérie de l'agglomération. Le marché aux bestiaux, enfin, est réservé à la vente des animaux domestiques de grande taille.

La halle, présente sur la majorité des places du marché au Québec au cours du siècle dernier, est son élément le plus significatif. Les premières structures, bâties pour les besoins des bouchers, sont très rudimentaires et se résument à de simples appentis adossés aux murs qui entourent la place. Bientôt, des abris de bois de dimensions réduites sont installés au centre de la place. Dès le début du XIXe siècle, un premier type de halle entièrement fermée est construit à la haute-ville de Québec et à Trois-Rivières. De plan circulaire et coiffées d'une coupole, ces halles de bois d'inspiration anglaise sont mal reçues par la population et elles sont démolies une dizaine d'années après leur construction. On les remplace par des halles semi-fermées. Les halles de ce type sont, le plus souvent, pourvues d'un toit qui déborde afin de protéger les clients qui circulent sur les trottoirs de bois qui les entourent; elles accueillent désormais bouchers, pesée et poste d'incendie. D'abord installées au centre de la place du marché, les halles se déplacent à sa périphérie, afin de faciliter la circulation des marchandises et des véhicules.

Les autorités publiques, soucieuses d'accroître le confort des citoyens, vont opter de plus en plus pour des halles fermées. Ce modèle, d'origine anglaise, présente une architecture monumentale qui correspond mieux aux nouveaux services qui se greffent, avec les années, à la place du marché. Services d'incendie, bureaux municipaux ou salles culturelles polyvalentes sont désormais des constituants des halles. Avec l'avènement de nouvelles technologies et devant la menace de conflagrations, on adopte des matériaux incombustibles comme la pierre ou la brique, de même que les toitures de métal.

Si l'on excepte les premières halles fermées qui étaient des coupoles de bois, les nouvelles structures ont, le plus souvent, un étage et sont surmontées d'un lanterneau et d'une coupole. Avec la croissance des besoins, les édifices les plus récents sont haussés d'un ou deux étages, qui abritent des fonctions le plus souvent étrangères au fonctionnement du marché. Le style de

une édifice monumental est influencé par les grands courants architecturaux du XIXe et début du XXe siècle : néo-classicisme, Second Empire ou Art déco.

La plan au sol des étages diverge du marché vers peu d'un édifice à l'autre, si l'on excepte les marchés Montcalm et Saint-Pierre à Québec. Un plan rectiligne, établissant des allées des marchands de part et d'autre des comptoirs qui traversent l'édifice sur toute sa longueur et se croisent avec des variantes quant au nombre d'entrées qui donnent accès à la halle. Les allées de boutiques occupent le plus souvent la partie centrale, les extrémités étant réservées à la vente de plus grosses de poissons, lorsque ces derniers sont dans le même édifice. Enfin, des escaliers ou rampes, ou les deux, occupent souvent le coin où est des plus importants édifices, l'étage étant réservé aux activités socio-culturelles ou administratives.

Bien que des places du marché aient été aménagées en milieu rural, on peut dire que ce sont là des cas exceptionnels et souvent récents. En effet, la place du marché avec ou sans halle est un phénomène presque exclusivement urbain et la distribution des marchés en est également connue généralement avec celle des premiers quartiers des grands centres urbains.

6. Aperçu historique

La présence de places du marché remonte aux débuts de la Nouvelle-France. C'est sur la place, à proximité de l'habitation de Champlain, que se tenaient en présence de l'Europe, de même que les banques des colons, en majorité installés en bordure du Saint-Laurent, vaisseaux s'approvisionnaient en marchandises ou les écoulait. Il en est tenté de même pour les établissements de Trois-Rivières et de Montréal, qui s'affirment à l'époque comme centres de distribution régionale.

L'importance du marché se confirme avec le développement urbain, à la fin du XVIIIe siècle. Avec le recul de la fonction rurale, le marché s'impose comme le principal mécanisme d'échanges des citadins. Parce qu'il est d'une importance capitale, le marché est dès le début réglementé par les autorités publiques. Aussi, la place du marché est-elle toujours pensée en fonction des facilités d'accès à pied. C'est d'ailleurs cette préoccupation qui explique, tout au long du XIXe siècle, le développement des nouveaux quartiers dans les principales agglomérations du Québec.

Sur la place du marché, l'approvisionnement en viande nécessite des installations particulières, nécessaires pour la découpe et l'étalage des produits. Ces installations ont un impact important sur l'aménagement. En certains endroits qu'ils étaient, les étals de boucheries sont regroupés dans un même lieu au cœur de la place du marché, vers la fin du XVIIIe siècle.

Au début du XIXe siècle, des regroupements d'étals de boucheries dans un espace bâti sont connus à la place du marché de la haute-ville de Québec, de même qu'à Trois-Rivières. Bien que ces tentatives n'aient pas reçu l'accueil attendu du public, elles constituent un moment dans l'évolution des places du marché avec l'introduction de la halle.

L'essor économique du début du XIXe siècle influence le plan de la halle. De sorte formelle qu'elle était après deux premières halles formées, elle évolue rapidement vers des structures plus complexes. Afin de répondre à un accroissement rapide de la population et de contrer la

[illegible] [illegible] [illegible] [

6. Nombre de structures anciennes subsistantes

Les données quant au nombre de structures subsistantes ne sont pas complètes. Seul un inventaire exhaustif permettrait de faire le décompte. À ce jour, les études disponibles permettent, tout au plus, d'évaluer le nombre total de marchés existant en 1960, et elles ne renseignent aucunement sur l'ancienneté de ces structures.

Tableau 2

Halles et places du marchés établis avant 1948 subsistant en 1991

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre				2		6						2				6

Total : 16 Sources diverses sur les édifices publics, halles et marchés publics.

8. Nombre de structures protégées par un statut juridique

8.1 Biens culturels classés, reconnus et cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 3

Biens culturels classés, reconnus et cités

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
C/R																
Ci																
Total																

Total : C = Classé R = Reconnu Ci = Cité

9.2 Biens situés dans un secteur protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels

Tableau 4

Biens situés dans un arrondissement ou un site du patrimoine

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
AH/AN			3			4										
SP																
Total			3			4										

Total : 7 AH/AN = Arrondissement historique/naturel SP = Site du patrimoine

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Place du marché Finlay	Québec	03	AHD
Marché Champlain	Québec	03	AHD
Place du marché de la haute-ville	Québec	03	AHD
Place Royale	Montréal	06	AHD
Place d'Youville et marché Sainte-Anne	Montréal	06	AHD
Place Jacques-Cartier	Montréal	06	AHD
Halles du marché Bonsecours (et la place du Marché)	Montréal	06	AHD

9.3 Biens situés dans une aire de protection décrétée en vertu de la Loi sur les biens culturels

Non évalué.

Tableau 5

Biens situés dans une aire de protection

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

5.4 Demandes de statut juridique adressées au Ministère

Le nombre de demandes antérieures à 1980 est approximatif, compte tenu du fait qu'il a été établi grâce au dépouillement de listes de documents semi-actifs détruits lors d'un incendie.

Tableau 6

Demandes de statut

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			3									1			1	

Total : 5

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Ancien marché public	Mirabel	15	90.10.30
Halles Notre-Dame	Lévis	12	87.04.23
Place du marché Champlain, édifice du C.N.	Québec	03	63.00.00
Édifice du C.N., 83, rue Saint-Pierre	Québec	03	62.00.00
Place du marché Champlain, édifice du C.N.	Québec	03	61.00.00

5.5 Biens protégés par un autre statut

Nom du bien	Municipalité	Région	Statut
Marché Bonsecours	Montréal	06	DCLMHC

6. Documentation disponible au Ministère

6.1 Études ponctuelles

Études ponctuelles

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre												1				

Total : 1

GIRAM.
Halle Notre-Dame : Dossier d'accompagnement de la demande de classement, Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction régionale de Québec, 1987, 5 p., annexe.
MAC-04008, 4230-0614

6.2 Inventaires

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES.
Macro-inventaire du patrimoine québécois, 1977-1982, volet ethnologie (rapport-synthèse et cahiers de terrain), Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04002, 4221 (pré-nventaire)

6.3 Études thématiques

BERGERON, Yves.
Les anciennes halles et places de marché au Québec : Étude ethnohistorique, Rapport synthèse, 924 p. en 3 volumes plus annexe et dossiers sectoriels sur les marchés subsistants, Québec, ministère des Affaires culturelles.
MAC-04008, 4250-0053

6.4 Divers

BELZILE, Bertrand.
Étude de développement et de relocalisation du marché « Les Halles du Palais », Québec, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction des études économiques, 1984, 120 p.
MAC-04008, 4250-0053

CHOUINARD, Roger.
Analyse de l'évolution architecturale des halles de marché de la ville de Québec au cours du XX^e siècle, thèse en architecture, Québec, Université Laval, 1981, 257 p.
MAC-04008, 4250-0053

FAYARD, Georges.
Les marchés des produits agricoles au Québec (marchés publics) : Répertoire et renseignements, Québec, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction du développement commercial, s. d., s. p.
MAC-04008, 4250-0053

HÉBERT, Hélène, DION, Jean-Noël et Albert RÉMILLARD.
Le Marché de Saint-Hyacinthe et quelques marchés publics du Québec, Saint-Hyacinthe, les Éditions JML, 1989, 171 p.
MAC-04004, 1670-5338-R

MICHAUD, Josette.
Marché Bonsecours : Étude historique, Montréal, SIMPA, 1989, 37 p.
MAC-04010, 4230-0480

MICHAUD, Josette.
Vieux Montréal : Cité administrative, Montréal, Ville de Montréal, 1983, 15 p.
MAC-04008, 1670-0188-R

7. Publications

7.1 Publications du Ministère

BERGERON, Yves.
Les marchés publics au Québec, Québec, ministère des Affaires culturelles du Québec, 1991, 127 p. (projet de publication dans la collection Lieux et traditions).
MAC-04004, s. c.

7.2 Autres publications

Non répertoriées.

8. Mise en valeur

8.1 Institutions muséales

Tableau 8

Institutions muséales

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																2

Total : 2

La Prairie (16)
Ancien marché de La Prairie
Musée

Saint-Jean (16)
Marché public de Saint-Jean
Musée

8.2 Autres équipements culturels

Tableau 9

Autres équipements culturels

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre			4			3	1									2

Total : 10

Québec (03)
Place Royale
Place publique

Québec (03)
Place de Paris (marché Finlay)
Place publique

Québec (03)
Place de l'Hôtel-de-Ville
Place publique

Québec (03)
Place d'Youville (marché Montcalm)
Place publique

Montréal (06)
Marché Maisonneuve
Centre culturel et sportif

Montréal (06)
Place Royale
Place publique

Montréal (06)
Place d'Youville
Place publique et centre d'interprétation

Aylmer (07)
Place du Marché
Parc municipal, place publique

Saint-Hyacinthe (16)
Marché public, salle d'exposition

Sorel (16)
Marché Richelieu
Marché public, « Théâtre du marché »

8.3 Lieux historiques

Tableau 10

Lieux historiques

Région	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Nombre																

Total :

9. Réalisation

Réalisation	Nom	Date
Recherche et rédaction	Paul Bernard	91.04
Recherche documentaire	Denis Gagnon	90.11

LISTE DES THÈMES TRAITÉS

1 FONCTION RÉSIDENTIELLE

1010 Maisons rurales et urbaines
1011 Manoirs seigneuriaux
1012 Maisons de colonisation
1013 Villas et maisons bourgeoises (domaines)
1021 Villes et quartiers de compagnies
1022 Maisons en rangée (« terrace »)
1023 Édifices à logements multiples
1030 Bâtiments paradomestiques
1100 Chalets
1521 Locaux pour associations fraternelles
1532 Maisons d'étudiants
1810 Hôtels
1890 YMCA, YWCA

2 FONCTION INDUSTRIELLE
Transformation de matières végétales et animales

2011 Abattoirs et salaisons
2020 Industries de la transformation du poisson
2041 Beurreries et fromageries
2043 Laiteries
2051 Moulins à farine
2072 Fours à pain et boulangeries
2092 Distilleries et brasseries
2120 Fabriques de produits du tabac
2310 Tanneries
2320 Fabriques de chaussures et cordonneries
2410 Filatures et tissage du coton
2420 Filatures et tissage de la laine (moulins à carder)
2610 Fabriques de vêtements
2711 Scieries
2850 Fabriques de meubles
2910 Usines de pâtes et papiers

3 FONCTION INDUSTRIELLE
Transformation des minéraux et fabrication de produits finis

3040 Imprimeries et reliure
3110 Sidérurgies et fonderies de fer
3160 Industries des métaux non ferreux
3270 Fabriques d'appareils de chauffage
3290 Forges
3291 Ferblanteries
3320 Fabriques de machines et d'équipements divers
3460 Fabriques de matériel ferroviaire roulant
3470 Construction et réparation de navires
3480 Fabriques de canots et chaloupes
3490 Fabriques de véhicules à traction animale
3599 Fabriques de produits électriques
3611 Fabriques de produits en argile (poterie)
3630 Fabriques de produits de la pierre
3680 Fabriques de chaux (fours à chaux)
3690 Fabriques de charbon de bois
3899 Fabriques de produits chimiques
3910 Fabriques d'armement
3994 Fabriques d'instruments de musique
3999 Autres fabriques

4 TRANSPORT, COMMUNICATION ET SERVICES PUBLICS

4111 Gares et autres structures ferroviaires
4210 Gares et garages d'autobus
4310 Aéroports, champs d'aviation et hangars
4410 Installations portuaires (quais, silos, entrepôts)
4419 Phares et aides à la navigation
4490 Canaux de navigation
4590 Routes et voies publiques
4591 Ponts et ouvrages de génie (ponts couverts)
4711 Centraux téléphoniques et radiodiffusion
4812 Centrales hydro-électriques
4831 Aqueducs, réservoirs d'eau et égouts

5 FONCTION COMMERCIALE

5100 Entrepôts
5200 Commerces de vente au détail
5392 Magasins généraux
5394 Postes de traite
5499 Halles et places du marché

6 SERVICES ET INSTITUTIONS

6000 Immeubles de bureaux
6111 Banques
6133 Bourses des titres
6220 Ateliers de photographie
6241 Cimetières, charniers et enclos
6411 Garages et stations-service
6513 Hôpitaux et autres institutions de soins de santé
6599 Cabinets de professionnels libéraux
6649 Ateliers d'artisans
6710 Hôtel du Parlement et ministères
6711 Palais de justice et bureaux d'enregistrement
6712 Édifices des douanes
6713 Hôtels de ville et salles des habitants
6722 Casernes de pompiers
6730 Bureaux de poste
6741 Prisons
6751 Bases d'entraînement militaire
6752 Installations de défense militaire
6810 Écoles de rang
6812 Écoles primaires et secondaires
6821 Collèges, séminaires et universités
6830 Établissements de formation spécialisée
6901 Calvaires et croix de chemin
6902 Sanctuaires et lieux de pèlerinage
6903 Autres lieux de culte populaire
6910 Chapelles de procession
6911 Églises catholiques
6912 Églises protestantes
6913 Synagogues et autres églises
6914 Chapelles privées
6915 Chapelles conventuelles
6920 Presbytères
6922 Autres résidences de religieux et religieuses
6930 Couvents, monastères et abbayes
6931 Évêchés
6940 Asiles et refuges

7 FONCTIONS CULTURELLE ET RÉCRÉATIVE; LOISIRS

7111 Bibliothèques
7112 Musées
7119 Autres activités culturelles
7120 Planétariums, aquariums, jardins botaniques et zoos
7191 Monuments et sites historiques
7212 Cinémas
7214 Théâtres
7221 Stades et autres installations pour le sport
7311 Parcs d'exposition et parcs d'amusement
7411 Terrains de golf et de tennis
7414 Activités d'hiver et activités sur glace
7419 Autres activités sportives
7422 Terrains de jeu et de sport
7424 Centres récréatifs
7425 Gymnases et clubs athlétiques
7431 Piscines et plages
7441 Clubs de yachting
7511 Centres touristiques
7513 Centres de ski
7519 Clubs de chasse et pêche
7520 Colonies de vacances
7620 Squares, parcs urbains et grands jardins

8 PRODUCTION ET EXTRACTION DE RICHESSES NATURELLES

8101 Granges, granges-étables et étables
8109 Autres bâtiments de ferme
8130 Culture du tabac (séchoirs)
8134 Étables
8136 Élevage des animaux à fourure
8138 Fermes expérimentales
8139 Autres activités agricoles et connexes
8210 Traitement des produits agricoles
8220 Services d'élevage des animaux
8290 Autres activités reliées à l'agriculture
8310 Camps forestiers, drave et transport de bois
8411 Pêche en mer (voir 3670)
8421 Pisciculture
8431 Chasse et piégeage
8490 Autres pêcheries, chasse et piégeage (pêcheries fixes)
8510 Extraction minière : minéraux métalliques
8520 Extraction minière : minéraux non métalliques
8530 Extraction minière : matériaux de construction

LISTE DES CENTRES DE DOCUMENTS
ET DES CLOTURES DE LA STRUCTURE DE CLASSIFICATION
UTILISES LORS DE L'ELABORATION DES INVENTAIRES
(REVISES OU EN REVISION)

Centres de dossiers du Ministère

[illegible]	-	Direction des biens culturels, Centre des dossiers (Québec)
[illegible]	-	Direction des services centraux, Centre de documentation (Québec)
[illegible]	-	Direction du patrimoine Québec – Chaudière-Appalaches (Québec)
[illegible]	-	Direction de Montréal (Montréal)
[illegible]	-	Direction de l'Outaouais-Laurentides (Rouyn-Noranda)
[illegible]	-	Direction de la Mauricie (Trois-Rivières)
[illegible]	-	Direction de la Côte-Nord (Baie-Comeau)
[illegible]	-	Direction du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (Rimouski)
[illegible]	-	Direction de l'Outaouais (Hull)
[illegible]	-	Direction du Saguenay – Lac-Saint-Jean (Chicoutimi)
[illegible]	-	Direction de l'Estrie (Sherbrooke)

Codes de la structure de classement

[illegible] ÉTUDES SCIENTIFIQUES

Informations ayant trait aux études faites à l'échelon local ou régional relativement aux biens culturels, historiques et archéologiques.

[illegible] PRINCIPES, NORMES ET GÉNÉRALITÉS

[illegible] Généralités

Informations générales ayant trait aux inventaires des sites et des biens culturels, historiques et archéologiques.

[illegible] Inventaire cartographique

Informations relatives aux relevés généraux cartographiques qui traitent de plus d'un sujet d'inventaire des sites et des biens culturels, historiques et archéologiques.

6019 Cartogramme - statut juridique

Informations relatives à l'identification sur carte des biens culturels, historiques et archéologiques ayant un statut juridique.

6020 INVENTAIRE NATIONAL

6021 Généralités

Informations générales ayant trait à l'Inventaire national des sites et des biens culturels historiques et archéologiques.

6022 Macro-inventaire

Informations ayant trait au Macro-inventaire du patrimoine québécois. L'on retrouvera entre autres dans cette section la couverture aérienne, des analyses du paysage architectural, des rapports historiques et des inventaires spécifiques de biens.

6023 Inventaire canadien des bâtiments historiques

Informations relatives à l'Inventaire canadien des bâtiments historiques (ICBH).

6030 INVENTAIRE ARCHITECTURAL

6031 Généralités

Informations générales ayant trait à l'Inventaire architectural.

6034 Calvaires et croix de chemin

Informations relatives aux inventaires des calvaires et croix de chemin.

6035 Moulins

Informations relatives aux inventaires des moulins (à eau, à vent, à farine...).

6036 Ponts

Informations relatives aux inventaires des ponts.

6037 Orgues

Informations relatives aux inventaires des orgues.

[illegible] [illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible]

6763- Études et recherches

Informations ayant trait à l'étude et à l'analyse de certains aspects de l'archéologie.

6764- Fouilles archéologiques

Informations pertinentes aux fouilles archéologiques effectuées ou en voie d'être effectuées.

6765- Mise en valeur

Informations ayant trait à la mise en valeur de biens et de sites archéologiques.

6750 TRAITEMENT ET ANALYSE

6751- Généralités

Informations ayant trait au matériel archéologique.

6752- Matériel — gestion

Informations ayant trait à l'inventaire, à l'entreposage et à la gestion du matériel recueilli lors de fouilles archéologiques.

6753- Restauration

Informations ayant trait à la restauration du matériel archéologique recueilli au cours de fouilles archéologiques.

6754- Mise en valeur

Informations ayant trait à la mise en valeur du matériel archéologique recueilli lors de fouilles archéologiques.

6755- Recherche

Informations ayant trait à l'étude et à l'analyse des objets de culture matérielle.

Autres titres parus dans la série "Dossiers"

1. Bibliographie pour la conservation et la restauration de lieux et de bâtiments historiques
2. Mandeville, site archéologique préhistorique
3. Anticosti – Esquisse d'aménagement du village de Port-Meunier
4. Église de Sainte-Rose – Inventaire architectural
5. Le Domaine des Soeurs grises – Montréal
6. Liste des monuments historiques du Québec 1975
7. Trésor de l'église Sainte-Luce, comté de Rimouski
8. Pabos – Site archéologique historique
9. Anticosti - Le four à chaux de la Baie Sainte-Claire
10. La maison André B. Papineau – Ville de Laval
11. Pointe-aux-buissons – Site archéologique préhistorique
12. Inventaire des sites préhistoriques du Québec 1974
13. Inuit du Nouveau-Québec – Bibliographie
14. Le forgeron Émile Asselin
15. Inventaire des sites préhistoriques du Québec 1975
16. Archives du diocèse de Saint-Jean-de-Québec
17. Montréal au XIX[e] siècle – Répertoire des rues
18. Matériel ostéologique – Cap-Chat (DgDq-1)
19. La chalouperie Godbout (boutique et instrumentation – Saint-Laurent, Île d'Orléans)
20. Monuments et sites historiques du Québec 1976
21. Montagnais-Naskapi – Bibliographie
22. Baie James – Archéologie, bilan 1972-1976
23. Inventaire des sites préhistoriques du Québec 1976
24. Hôtel-Dieu de Québec – Catalogue des peintures
25. Inventaire des bâtiments du vieux Montréal
26. Les maisons Guérault et Vanfelson à Québec
27. La maison Dupont-Renaud à Québec
28. Monuments et sites historiques du Québec 1977
29. Lexique montagnais-français
30. Saguenay–Lac-Saint-Jean – Guide bibliographique
31. Activités archéologiques 1976
32. Archéologie du lac des Commissaires
33. Votre maison... son histoire
34. Découvrons Saint-Jean – Ville historique
35. Inventaire des sites préhistoriques du Québec 1977

---

[*] Ces documents peuvent être consultés à la bibliothèque de l'édifice Guy-Frégault où se trouve le siège social du ministère de la Culture et des Communications : 225, Grande Allée Est, sous-sol, Québec (Québec)

36. Répertoire des moulins à eau du Québec
37. Répertoire des artisans-potiers québécois 1655-1916
38. Monuments et sites historiques du Québec 1978
39. Inuktituorutit – Grammaire purement esquimaude
40. Les dépendances agricoles à l'Ile d'Orléans
41. Saint-Rémi-de-Napierville – Les croix en fer forgé du cimetière
42. Bibliographie annotée sur le caribou
43. Dictionnaire des infixes de la langue esquimaude
44. Repentigny – Répertoire des immeubles traditionnels
46. Les collections archéologiques de la place Royale – Le grès français
47. L'atelier céramique Charles Belleau
48. Montagnais-Naskapi – Bibliographie
49. Activités archéologiques 1977-1978
50. Les biens culturels du Québec classés ou reconnus au 1er janvier 1981
53. La préhistoire du lace Kanaaupscow (réservoir LG-2, Baie James)
54. Les schèmes d'établissement cris
56. Les postes de traite de fourrures sur la Côte-Nord et dans l'Outaouais
59. Datations au 14^C des sites archéologiques du Québec
60. Des fourrures pour le Roi au poste de Métabetchouan
61. Le site de Chicoutimi : un campement préhistorique au pays des Kakouchaks (du Saguenay–Lac-Saint-Jean)
62. Le site de Chicoutimi : un établissement commercial sur la route des fourrures du Saguenay–Lac-Saint-Jean
63. Des Paléoindiens aux Iroquois en Gaspésie : six mille ans d'histoire
64. Le Bic : Images de neuf mille ans d'occupation amérindienne

Autres titres de la série Dossiers
vendus par Les Publications du Québec

45. La faïence de Place-Royale (11,95 $)

51. Les terres cuites communes des maisons Estèbe et Boisseau (10,95 $)

57. Le *creamware* de Place-Royale (12,95 $)

58. L'Habitation de Champlain (19,95 $)

65. Les jeux et les jouets de Place-Royale (6,95 $)

66. Les modes de vie de la population de Place-Royale entre 1820 et 1859
(tome 1 : 10,50 $; tome 2 : 15,95 $; tome 3 : 8,50 $; ensemble : 29,95 $)

67. Les pipes à fumer de Place-Royale (12,95 $)

68. La fonction commerciale de Place-Royale entre 1820 et 1860
(tome 1 : 10,50 $; tome 2 : 11,95 $; tome 3 : 10,95 $; ensemble : 29,95 $)

69. L'organisation sociale à Place-Royale 1820-1860 (8,50 $)

70. La fonction résidentielle de Place-Royale 1820-1860
(tome 1 : 11,95 $; tome 2 : 8,50 $; tome 3 : 9,50 $; tome 4 : 6,50 $; ensemble : 32,95 $)

71. La quincaillerie d'architecture de Place-Royale (11,95 $)

72. Guide d'enquête orale (9,95 $)

73. La fonction commerciale à Place-Royale 1760-1820 (tome 1 : 10,50 $; tome 2 : 9,95 $)

74. L'organisation sociale à Place-Royale 1760-1820 (6,95 $)

75. La fonction résidentielle à Place-Royale 1760-1820 (tome 1 : 9,95 $; tome 2 : 11,95 $)

76. L'occupation historique et préhistorique de Place-Royale (14,95 $)

77. Portraits du site et de l'habitat de Place-Royale sous le Régime français
(tome 1 : 9,95 $; tome 2 : 9,95 $)

78. La société de Place-Royale à l'époque de la Nouvelle-France (10,95 $)

79. Les modes de vie des habitants et des commerçants de Place-Royale : 1660-1760
(tome 1 : 6,95 $; tome 2 : 6,95 $)

80. D'Escanimes à Pletipishtuk. Perspectives sur la préhistoire amérindienne de la Haute-Côte-Nord du Saint-Laurent (4,95 $)

81. Vivre à Place-Royale entre 1760 et 1820
(tome 1 : 8,50 $; tome 2 : 10,95 $; tome 3 : 14,95 $)

82. Étude de la population de Place-Royale 1660-1760 (6,50 $)

83. Paléogéographie de la Pointe de Québec (Place-Royale) (3,50 $)

84. Étude de la population de Place-Royale 1760-1860 (tome 1 : 6,95 $; tome 2 : 9,95 $)

85. Le domaine agricole d'un marchand aux XVII^e et XVIII^e siècles. Le Site LeBer à l'île des Soeurs (3,95 $)

86. Les modes de vie à Québec et à Louisbourg au milieu du XVIII^e siècle à partir de collections archéologiques (tome 1 : 11,95 $; tome 2 : 12,95 $)

87. Guide de présentation des rapports de recherche en matière de patrimoine (3,95 $)

88. Le patrimoine immatériel : Méthodologie d'inventaire pour les savoirs, les savoir-faire et les porteurs de traditions (6,95 $)

89. Guide d'inventaire des objets mobiliers (10,95 $)

90. Les croix de chemin du Québec (19,95 $)

91. Les outils de Place-Royale (5,95 $)

92. La porcelaine chinoise de Place-Royale (9,95 $)

93. Aux origines de la vie québécoise (7,95 $)

94. Le commerce à Place-Royale sous le Régime français (tome 1 : 16,95 $; tome 2 : 6,95 $)

95. Les menus objets de Place-Royale (19,95 $)

96. Les ustensiles, les objets de couture et le luminaire de Place-Royale (12,95 $)

97. Les objets domestiques en grès fin anglais de Place-Royale (11,95 $)

98. La construction à Place-Royale sous le Régime français (19,95 $)

99. Bilan des interventions ministérielles – Fonction industrielle : Série 2000 (12,95 $)

100. Bilan des interventions ministérielles – Fonction industrielle : Série 3000 (15,95 $)

101. Le verre et les terres cuites communes de la maison Perthuis à Place-Royale (11,95 $)

102. Aux frontières de la mer : La préhistoire de Blanc-Sablon (18,95 $)

103. Bilan du patrimoine – Services et institutions : Série 6000 (19,95 $)

Depuis la création d'un ministère des Affaires culturelles en 1961, des efforts considérables ont été faits au fil des ans pour répertorier, conserver et mettre en valeur le patrimoine culturel québécois. Des bilans sectoriels ont certes été produits à plus d'une occasion, mais rarement a-t-on entrepris une lecture systématique des interventions ministérielles sous l'angle thématique.

Le présent ouvrage regroupe les séries 4000 et 5000. Il traite des **bâtiments d'intérêt patrimonial** associés au transport, à la communication, aux services publics et à la fonction commerciale – **gares, ponts, centrales hydroélectriques, magasins généraux** et bien d'autres – qui ont marqué notre paysage rural et urbain.

Sous chacun des seize thèmes ou chapitres du bilan, on trouvera une synthèse des technologies et structures propres à chaque secteur d'activité et une esquisse de l'évolution historique des bâtiments. Suit un état des biens protégés par un statut juridique et des connaissances acquises par le Ministère. Une liste des lieux accessibles au public clôt chaque synthèse.

Série 1000	Fonction résidentielle
Série 2000	Fonction industrielle – Transformation de matières végétales et animales (paru)
Série 3000	Fonction industrielle – Transformation des minéraux et fabrication de produits finis (paru)
Série 4000	**Transport, communication et services publics**
Série 5000	**Fonction commerciale**
Série 6000	Services et institutions (paru)
Série 7000	Fonctions culturelle et récréative et loisirs
Série 8000	Production et extraction de richesses naturelles

Gouvernement du Québec
Ministère de la Culture et des Communications

ISBN 2-551-18107-0
9 782551 181070
Imprimé au Québec, Canada
12,95 $